

**Univerzita Karlova v Praze**

Přírodovědecká fakulta

katedra sociální geografie a regionálního rozvoje



## **Kriminalita v městském prostředí**

Crime in urban environment

Bakalářská práce

Vlastimil Peterka

2008

Vedoucí bakalářské práce: RNDr. J. Temelová, Ph.D.

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval samostatně, pod vedením RNDr. Jany Temelové, Ph.D., a že jsem všechny použité prameny řádně citoval.

Jsem si vědom toho, že případné využití výsledků, získaných v této práci, mimo Univerzitu Karlovu v Praze je možné pouze po písemném souhlasu této univerzity.

Svoluji k zapůjčení této práce pro studijní účely a souhlasím s tím, aby byla řádně vedena v evidenci vypůjčovatelů.

Ve Strakoněcích 17.8. 2008

.....  
podpis

Touto cestou bych rád poděkoval školitelce RNDr. Janě Temelové, Ph.D. za cenné rady, náměty, připomínky a čas, který mi při konzultacích věnovala.

Dále bych chtěl poděkovat rodině za poskytnuté studijní zázemí a morální podporu a také nrap. Mgr. Jaromíře Novákové z okresního oddělení Policie ČR ve Strakoniciích za poskytnutá data o kriminalitě.

## **Abstrakt**

Tato práce je zaměřena na kriminalitu jako společenský jev odehrávající se v městském prostředí. Postupně jsou představeny jednotlivé složky tvořící městské prostředí – fyzická, sociální a funkční prostorová struktura. K těmto složkám jsou připojeny zřejmě nejznámější teorie zabývající se časoprostorovým výskytem kriminality. Představeny jsou teorie obranného/defenzivního prostředí, teorie sociální dezorganizace a teorie každodenních aktivit. Výzkumná část je zaměřena na časoprostorový výzkum krádeží automobilů a vloupání do nich ve městě Strakonice. Nejproblémovější oblasti představují panelová sídliště a k nim přilehlé ulice. Druhou nejrizikovější oblastí jsou okolí průmyslových areálů, parkoviště před obchodními domy a specializovanými firmami. Tyto zmíněné oblasti rovněž představují místa nejčastějších krádeží v nočních hodinách. V denních hodinách jsou případy krádeží a vloupání do automobilů soustředěny do oblastí v okolí frekventovaných ulic. Nejčastěji odcizeným vozem jsou automobily tovární značky Škoda. V denních hodinách jsou nejčastěji odcizována příruční zavazadla a elektronika, zatímco v nočních hodinách jsou nejčastějším cílem krádeží autorádia a GPS navigace.

**Klíčová slova:** městské prostředí, kriminalita, teorie obranného/defenzivního prostředí, teorie sociální dezorganizace, teorie každodenních aktivit, krádeže automobilů, Strakonice

## **Abstract**

This paper is focused on crime and their appearance in urban environment. Elements which create urban environment are gradually presented – physical structure, social structure and function structure. The most known theories deal with time and space crime appearance are presented too. Defensible space theory, social disorganization theory and routine activity approach are presented in first half of this paper. Research is focused on car crime especially on car theft and theft from cars in city Strakonice. Problem areas in Strakonice are panel buildings and their neighbourhoods followed by industry areas and car parks in front of department stores and specialized shops. These areas represent places with most often appearance night car crime. The areas situated near by the busy streets are the most danger during a day. Škoda cars are the most favourite target for thieves. Hand baggage with purses, credit cards and papers represent the most often target during day. At night car radios and GPS navigations are most stolen.

**Key words:** urban environment, crime, teorie defensible space theory, social disorganization theory, routine activity approach, car crime, Strakonice



## Obsah

Seznam tabulek, obrázků a grafů	6
Seznam map	7
1. Úvod	8
2. Metodika	10
3. Kriminálnita a městské prostředí	11
3.1 Fyzická prostorová struktura	12
3.2 Teorie obranného prostředí	13
3.3 Sociální prostorová struktura	16
3.4 Teorie sociální dezorganizace	16
3.5 Funkční prostorová struktura	20
3.5.1 Burgessův koncentrický model	21
3.5.2. Hoytův koncentrický model	23
3.5.3. Harris-Ulmanův (vícejaderný) model	24
3.6. Teorie každodenních aktivit	25
4. Krádeže automobilů a vloupání do automobilů ve Strakoniciích	28
4.1 Časoprostorové rozmístění kriminality ve Strakoniciích	30
4.1.1 Prostorové rozmístění kriminality ve Strakoniciích	32
4.1.2 Časový výskyt případů v jednotlivých oblastech	40
4.1.3 Cíle krádeží a vloupání	42
5. Diskuse a závěr	45
6. Seznam zdrojů a literatury	48
6.1 Seznam literatury	48
6.2 Seznam zdrojů	51
7. Seznam příloh	51

## **Seznam tabulek**

Tabulka č. 1 – Celková trestná činnost a majetková trestná činnost ve Strakonících v letech 1999, 2003 a 2007

Tabulka č. 2 – Podíl krádeží automobilů a vloupání do automobilů na majetkové trestné činnosti ve Strakonících v letech 1999, 2003 a 2007

Tabulka č. 3 – Počet obyvatel vymezených zón ve Strakonících

Tabulka č. 4 – Počet případů zaznamenaných v jednotlivých zónách a jejich oblastech od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

Tabulka č. 5 – Počet případů spáchaných v jednotlivých zónách v denních a nočních hodinách v období od 31.3 2006 do 30.6. 2008

## **Seznam obrázků**

Obrázek č. 1 – Systematický model sociální dezorganizace

Obrázek č. 2 – Burgessův koncentrický model

Obrázek č. 3 – Hoytův sektorový model

Obrázek č. 4 – Harris-Ulmanův (vícejaderný) model

Obrázek č. 5 – Tři situace vedoucí ke vzniku příležitosti pro spáchání trestného činu

Obrázek č. 6 – Systematický model teorie každodenních aktivit

## **Seznam grafů**

Graf č. 1 – Podíl případů spáchaných v jednotlivých zónách ve Strakonících v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

Graf č. 2 – Nejčastěji kradené typy vozidel ve Strakonících v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

Graf č. 3 – Složení předmětů odcizených v denních hodinách ve Strakonících v období od 31.3. 2006 do 30.6.2008

Graf č. 4 – Složení předmětů odcizených v nočních hodinách ve Strakonících v období od 31.3. 2006 do 30.6.2008

## **Seznam map**

Mapa č. 1 - Případy spáchané v historickém centru města v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

Mapa č. 2 - Případy spáchané na Barvínkově a v JZ části Nových Strakonic v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

Mapa č. 3 - Případy spáchané v oblasti Nad parkem v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

Mapa č. 4 - Případy spáchané v oblasti Na sídlišti v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

Mapa č. 5 - Případy spáchané v oblasti Na Radomyšlské v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

Mapa č. 6 - Případy spáchané v Předních Ptákovcích v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

Mapa č. 7 - Případy spáchané v oblasti U stadionu v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

Mapa č. 8 - Případy spáchané na sídlišti Mír v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

Mapa č. 9 - Případy spáchané v oblasti U nemocnice v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

Mapa č. 10 - Případy spáchané v oblasti Pod parkem v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

Mapa č. 11 - Případy spáchané v SV části Nových Strakonic a sídlišti Na Ohradě v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

# 1. Úvod

Již od počátku procesu urbanizace docházelo ke koncentraci obyvatelstva a k němu přidružených společenských aktivit do měst. Díky dlouhotrvajícím kulturním, historickým, politickým a ekonomickým procesům docházelo k přetváření a rozšiřování městského prostředí. Města se stala centry obchodu, kultury, administrativních či politických funkcí, které velmi vyprofilovaly jejich zaměření v globálním měřítku. K dlouhodobému osídlení měst obyvatelstvem se váže také existence sociálních problémů. Právě jedním z nich je i kriminalita.

Kriminalita a její časoprostorové rozmístění představuje jeden z hlavních zájmů zejména angloamerických geografů. V postsocialistických zemích, zejména pak u nás, se však s takovým zájmem o toto téma nesetkáme, přestože je časoprostorové analyzování kriminality poměrně důležité, zejména pak kvůli její možné prevenci. Právě malý zájem českých geografů o toto téma mě vedl k vytvoření této práce. Hlavním cílem je zhodnocení rozmístění kriminality (krádeže automobilů a vloupání do automobilů) ve městě Strakonice. Hlavní výzkumné otázky se týkají časoprostorového rozmístění tohoto druhu kriminality, dále kradených automobilů a kradených předmětů z automobilů.

- 1) Jaké je prostorové rozmístění kriminality ve městě Strakonice? Které oblasti jsou nejvíce zasaženy specifickým druhem kriminality – krádeže automobilů a vloupání do nich, respektive které prostředí vytváří nejvíce příležitostí svým prostorovým uspořádáním, fyzickými charakteristikami a přítomností potenciálních cílů?
- 2) Jaké je časové rozložení krádeží automobilů a vloupání do nich v jednotlivých městských oblastech, převažují denní či noční hodiny?
- 3) Které typy vozidel a jaké předměty z automobilů jsou nejčastěji kradeny? Existuje rozdíl mezi složením odcizených věcí v denních a nočních hodinách?

Na tyto výzkumné otázky navazují dvě hypotézy:

H1) Nejvyšší výskyt krádeží automobilů a vloupání do automobilů bude zaznamenán na sídlištích.

H2) Krádeže a vloupání v denních hodinách budou nejvíce soustředěny v centru města a na parkovištích před obchodními domy, zatímco v nočních hodinách převažují krádeže a vloupání na sídlištích a v blízkosti průmyslových areálů.

V první části je představeno městské prostředí a jeho jednotlivé složky, ke kterým jsou připojeny podkapitoly zabývající se prostorovým rozmístěním kriminality. Jde o představení zřejmě nejznámějších kriminologicko-geograficko-sociologických teorií. Postupně se pokusím představit teorii zabývající se vytvářením tzv. „obraného prostředí“ (defensible space theory), jež se váže k fyzické prostorové struktuře. Sociální prostorová struktura je připojena k teorii sociální dezorganizace (social dezorganization theory). Součástí funkční prostorové struktury je přestavení neznámějších městských land-use modelů (Burgessův koncentrický model, Hoytův sektorový model a Harris-Ulmanův vícejaderný model). K těmto třem hlavním částem jsem pak přiřadil kapitulu zabývající se každodenními aktivitami obyvatelstva (routine activities theory), které vytvářejí příležitosti pro páchaní trestné činnosti. Druhá část práce je věnována samotnému výzkumu, tedy nalezení odpovědí na výzkumné otázky a hypotézy. Výzkum je prováděn ve městě Strakonice, které leží v jižních Čechách na soutoku řek Otavy a Volyňky. V roce 2007 zde bylo evidováno 23 934 trvale žijících obyvatel.

## 2. Metodika

V práci jsou využity dva datové soubory. První soubor je úplný a obsahuje data za krádeže automobilů a vloupání do automobilů v roce 2007. Druhý datový soubor představuje zveřejněné případy vloupání a krádeží od 30.3. 2006 do 31.12. 2006 a od 1.1. 2008 do 31.6. 2008. Ačkoliv druhý datový soubor není úplný, poskytuje rozšíření datové řady. Data byla získána od Policie ČR. Případy jsou tříděny podle ulic, kde byl trestný čin spáchán. Jednotlivé ulice pak tvoří městské zóny, které jsou vymezeny na základě charakteru zástavby. Ve městě bylo vyčleněno pět zón charakteristických svým prostorovým uspořádáním. Důraz je kladen zejména na fyzickou a funkční prostorovou strukturu. Sociální prostorová struktura sehrává také důležitou roli v páchání kriminality, avšak kvůli problematickému shánění dat byla nakonec vypuštěna, neboť některé vymezené zóny jsou menší než základní sídlení jednotky.

Hamilton (1979) rozdělil socialistické město do osmi částí. (1) historické městské jádro, (2) zóna nájemného bydlení, obchodních a průmyslových aktivit z kapitalistického období, (3) přechodová zóna, kde moderní socialistické konstrukce nahrazují původní městské či venkovské reliktní oblasti, (4) socialistické bydlení 50. let, (5) socialistické bydlení 60. až 80. let, (6) oblasti městské zeleně, (7) průmyslové areály a (8) navazující lesy a přírodní krajina využívané pro trávení volného času.

Toto rozdělení posloužilo jako základ pro vymezení jednotlivých zón v městě Strakonice. Bylo vyčleněno pět zón: (1) historické městské jádro, (2) zóna nájemného bydlení, obchodních a průmyslových aktivit z kapitalistického období, (3) panelová sídliště a k nim přilehlé ulice, (4) oblasti rodinných domků, nacházející se na okraji města a (5) průmyslové zóny a parkoviště. V těchto zónách bude zkoumán výskyt kriminality.

Časový výskyt kriminality v jednotlivých zónách je dělen na denní a noční hodiny. Výskyt případů v denních hodinách připadá mezi šestou hodinu ranní a desátou hodinou večer. Případy spáchané v nočních hodinách jsou vztaženy k nočnímu klidu mezi desátou hodinou večer a šestou hodinou ranní.

### 3. Kriminalita a městské prostředí

Kriminalita je s městským prostředím velmi silně spjata. Město představuje komplex lidských aktivit, které ve spojení se specifickým městským prostorem vytváří unikátní prostředí pro páchaní trestné činnosti. Kriminalita může být definována jako: „Společenský jev, kterým se rozumí souhrn trestné činnosti v určité oblasti za určitého období. Můžeme rozlišovat kriminalitu majetkovou - trestně postižitelné jednání, při kterém je napadán majetek v jakékoli formě vlastnictví, např. krádeže prosté, krádeže vloupáním, podvody, poškozování majetku, nebo kriminalitu násilnou - trestně postižitelné jednání, při kterém je převážně za použití fyzické síly nebo její hrozby způsobena nebo hrozí újma na zdraví a životě člověka nebo je omezována svoboda a lidská důstojnost, např. vražda, ublížení na zdraví, loupež, vydírání, únos“ (Klimeš 2002, s. 382). Kriminalita se stala díky jejímu časoprostorovému a společenskému výskytu i jednou z oblastí zájmu geografie (Evans a Herbert 1989). Snahou geografie kriminality je pak objasnění jejího nečastějšího výskytu a vysvětlení možných příčin, které ji způsobují. Faktory ovlivňující kriminalitu zahrnují chování jedince na elementární úrovni, fyzické prostředí města a samozřejmě neustále se vyskytující příležitosti. Práce bude zaměřena zejména na kriminalitu vyskytující se v městském prostředí, proto nebudu klást důraz na chování jedince, jakožto příčinu páchaní trestného činu.

Herbert a Smith (1979) definují město jako komplex sociálních, ekonomických a politických sil, vytvořených lokální kulturou a historií. Knox a Pinch (2000) vyjádřili ve své práci tři teze týkající se města. (1) Město je odrazem socioprostorové protikladnosti představenou dvěma vzájemně probíhajícími procesy, ve kterých lidé ovlivňují městské prostředí a zároveň jsou tímto prostorem sami ovlivňováni. (2) Města představují rozmanitou mozaiku čtvrtí. (3) Městská struktura je odrazem ekonomického, demografického, kulturního a politického zázemí, přičemž mezi městy existují výrazné rozdíly (např. severoamerická města mají jiné charakteristiky než města evropská). Výše uvedené pohledy poukazují na závěr, že město je místem střetu jednotlivých funkcí tvořící městské prostředí. Sýkora (2001) poukazuje na dvě základní složky tvořící městské prostředí. Jedná se o sociální prostředí tvořené lidmi a jejich aktivitami a fyzické prostředí, ve kterém dochází k realizaci různorodých lidských aktivit, jež je zpravidla tvořeno zástavbou a přírodním prostředím. Společnou interakcí sociálního a fyzického prostředí pak vzniká funkční prostorová struktura.

### 3.1 Fyzická prostorová struktura

Studium prostorové struktury měst má mezi evropskými geografi velmi dlouhou tradici, obzvláště pak studium fyzického prostředí skládajícího se z dvou základních elementů: velikostí a tvaru zastavěných ploch a rozvržením uliční sítě, které byly po dlouhou dobu formovány kulturně-historickým a společensko-ekonomickým vývojem (Knox a Pinch 2000). Podle Sýkory (2001) zahrnuje fyzická struktura města morfologickou strukturu a fyzický stav budov, jež jsou utvářeny morfogenetickými procesy. Podobně rozděluje fyzické prostředí města i Moundon (1997), která říká, že morfologická analýza je založena na třech hlavních principech. Jedná se o (1) městskou fyzickou strukturu, kterou můžeme definovat pomocí tří základních elementů. Jedná se o budovy a k nim přidružená otevřená prostranství, dále parcely, pozemky a uliční síť, jež se pak obecně rozlišují na (2) čtyřech rozlišovacích úrovních: budova/stavební parcela, ulice/blok, město a region. (3) Na městskou strukturu pak můžeme nahlížet také z historického hlediska, neboť existuje silná vazba mezi městským rozvojem a historickými obdobími, která jsou charakteristická specifickými transformačními procesy.

Morfologická struktura je utvářena odlišným způsobem zastavění jednotlivých částí města, zpravidla ovlivněna historickými podmínkami (Sýkora 2001). Hlavní prvky tvořící morfologickou strukturu jsou budovy, ulice a pozemky, které pak vytvářejí složitější systémy jako jsou čtvrtě rodinných domků, panelová sídliště nebo uliční síť. Morfologie zástavby nabývá horizontálních a vertikálních rozměrů. Horizontální rozměr představuje plošný rozsah zástavby, zatímco vertikální rozměr její výšku. Každé město má svou charakteristickou morfologickou zástavbu, avšak na základě historického vývoje můžeme sledovat kompaktní hustou zástavbu uprostřed města zpravidla nabývající vyšších vertikálních rozměrů, zatímco na okrajích se nachází volně plošně rozptýlené rodinné domky. Podobná struktura byla charakteristická pro severoamerická města, kde střed města představoval CBD (central business district) tvořený zejména mrakodrapy, poté následoval přechod v dělnické čtvrtě a vícepatrové činžovní domy až po oblasti suburbií tvořených rodinnými domky a vilami. Pro postsocialistická města je pak charakteristické nízké historické jádro, které je obklopené činžovními domy, historickými památkami a průmyslovými aktivitami z kapitalistického meziválečného období, na které navazuje oblast panelových sídlišť s vyššími budovami, za kterými se nacházejí nízká suburbia.



Důležitou roli hrají i silnice, jež tvoří přístupovou, dopravní ale i obytnou složku území. Tvar uliční sítě pak často velmi napovídá o historickém vývoji města, např. mladá severoamerická města jsou tvořena pro ně charakteristickou uliční sítí tvořící mříž, zatímco v historických evropských městech je uliční síť mnohem více nepravidelná.

Fyzický stav budov poukazuje na to, v jakém stavu se budovy nebo zástavba nachází a zpravidla koresponduje s kvalitou okolního prostředí, které má na zástavbu velký vliv. Můžeme pak rozlišit velké rozdíly mezi stavem rodinných domků na klidných okrajích města a činžovními domy nacházejícími se v centru města zatíženém dopravou. Tyto rozdíly jsou však dány mnoha dalšími faktory, např. vlastnickou strukturou nebo stářím domů, neboť v centru zpravidla převažují starší domy případně zrekonstruované, zatímco na okrajích častěji najdeme místa nové výstavby. Fyzický stav budov může být hodnocen sledováním podílu nově postavených objektů, plně rekonstruovaných objektů, částečně rekonstruovaných objektů, objektů v rekonstrukci, objektů v zachovalém stavu, zchátralých objektů a volných pozemků. Výsledkem pak může být rozlišení nově vybudovaných čtvrtí, zrekonstruovaných čtvrtí, čtvrtí s rozsáhlou novou výstavbou či upadajících čtvrtí (Sýkora 2001).

Morfogenetické procesy můžeme rozdělit na procesy týkající se nové výstavby a transformační procesy. Nová výstavba představuje buď jednorázové zastavění nebo postupné zaplňování prostoru, čímž dojde k vytvoření různorodějších oblastí z hlediska zástavby. Transformační procesy jsou spojeny s intenzifikací stávající zástavby při zachování současné silniční sítě nebo asanačními procesy, které mohou změnit stávající silniční síť. Transformační procesy jsou v současné době spojeny zejména s revitalizací městských center. Příkladem může být asanace židovského města v Praze na přelomu 19. a 20. století (Sýkora 2001).

### 3.2 Teorie obraného prostředí (defensible space theory)

Součástí této kapitoly je pohled na městské prostředí respektive na jeho fyzickou prostorovou strukturu jako na jeden z možných činitelů ovlivňující rozmístění kriminality. Již na počátku 70. let dvacátého století začaly probíhat první výzkumy spojené s možným vztahem kriminality a architektonickým prostředím. Zřejmě nejznámější práce Oscara Newmana z roku 1972<sup>1</sup>, která položila základy této

---

<sup>1</sup> Původní práci se mi nepodařilo získat, proto vycházím z jiné práce Oscara Newmana *Creating defensible space* z roku 1996

problematiky, zahrnovala studium přibližně sta oblastí v New Yorku. Zjištěním bylo, že nejvíce kriminálních případů se odehrává ve výškových budovách a jejich blízkém okolí, a to i v místech představující veřejná prostranství. Newman stanovil, že míra kriminality je značně ovlivněna fyzickým prostředím. Na základě dalších výzkumů např. (Newman 1996) byly označeny za problémové zejména budovy a veřejná prostranství se špatným architektonickým prostorovým návrhem. Zvýšený počet případů byl zaznamenán zejména ve výškových budovách, nepřehledných chodbách, pasážích či podchodech. Další problematickou složkou městského prostředí je městská zeleň vytvářející buď přístupové cesty, nebo bariéru oddělující místo činu od kontrolního bodu. Například pokud jsou auta zaparkována u panelových domů, jež jsou obklopeny vysokými stromy, vzniká tak větší příležitost pro vloupání či krádež. Na základě obecných závěrů lze konstatovat, že problematická místa se vyznačují nepřehledným či skrytým prostředím.

Newman (1996) předpokládal, že kriminalita může být výrazně zredukována díky dobrému architektonickému nebo urbanistickému plánu, který rapidně sníží možné příležitosti. Velký důraz kladl na vizuální přehlednost, která je důležitá pro kontrolu okolního prostředí. Jedná se však o jeden z několika faktorů, které by měly být zohledněny při architektonickém nebo urbanistickém návrhu obraného prostředí. Obráným či defenzivním prostředím se pak myslí termín používaný k popisu residenčního prostředí, jehož fyzické charakteristiky (rozvržení budovy a jejího okolí) napomáhají jeho obyvatelům k tomu, aby se stali klíčovými aktéry jejich obrany. Místo je dle Newmana (1996) bezpečnější, pokud lidé cítí zodpovědnost a vlastnictví za místo v rámci celé komunity. Hlavní faktory, které by měly být zohledněny, jsou: teritorium, dohled, image a prostředí.

Teritorium se týká ploch, ke kterým by obyvatelé měli mít takový vztah, jako by jim bezprostředně patřily. Pokud plocha nikomu nepatří, nikdo se o ni nestará, dochází k jejímu chátrání, čímž na jejím území vrůstá nebezpečí výskytu trestné činnosti.

Dohled či dohlednost je rovněž velmi důležitým faktorem sehrávající roli v prevenci kriminality. Hlavním předpokladem je přítomnost lidí v uspořádaném viditelném prostoru bez všemožných bariér a překážek, které mohou vytvořit tzv. místa bez dozoru. Městská centra se pak nejčastěji potýkají s problémem dohlednosti a s ní spojenou kontrolou, která jsou přes den zaplněna, avšak ve večerních a nočních hodinách dochází k jejich vylištění. Důležitou roli sehrává i funkční využití budov, ve kterých jsou čím dál tím více soustředěny různé druhy služeb, což způsobuje odsunutí

bytové funkce do jiných městských částí. V nedávné době na tyto problémy zareagovala některá města instalováním městského kamerového systému, který výrazně snížil kriminalitu v městských centrech.

Image hodnotí, zda fyzický vzhled a stav budov, popř. jejich nejbližšího okolí, ovlivňuje výskyt kriminality, jinými slovy zda budova vypadá bezpečně či nikoli. Bezpečnost budovy by se pak měla týkat jejího celkového zabezpečení zahrnující správnou funkčnost zámků, správného umístění oken a dveří, a také jejího bezprostředního okolí, které by mělo být v nočních hodinách dostatečně osvětleno kvůli zajištění lepší dohlednosti i v noci. Důraz je kladen i na přítomnost keřů a stromů, které rovněž sehrávají důležitou roli při vytváření defenzivního prostředí.

Prostředí obklopující určité místo má navozovat pocit bezpečí. Proto je důležité, aby nejbližší okolí bylo prostorově přehledné. Rovněž by mělo dojít k eliminaci úzkých křivolakých uliček, které často navozují pocit z možného ohrožení.

Defensible space theory úzce souvisí s CPETD (Crime prevention through environmental design – prevence kriminality prostřednictvím návrhu okolí). Tento preventivní přístup poukazuje na to, že je možné upravit městské fyzické prostředí takovým způsobem, aby bylo dosaženo snížení kriminality, ale i strachu, který je často s kriminalitou spojen. Důležitým předpokladem také je, aby jednotlivé pozemky a budovy splňovaly tu funkci, kvůli které byly postaveny. V případě existujícího funkčního nesouladu vzniká příležitost pro páčání kriminality. Lidské činnosti a aktivity velmi úzce souvisejí s prostředím, ve kterém probíhají. Hlavními předpoklady prevence kriminality prostřednictvím vhodného návrhu okolí jsou: přirozený přehled, přirozená kontrola přístupu, zvýšení teritoriálního podvědomí.

Přirozený přehled představuje obdobný pohled na danou problematiku jako u Newmanovy defensible space theory. Snahou je udržet možného narušitele pod dohledem, čímž může dojít k přerušení jeho odhodlání spáchat trestný čin. Přirozená kontrola okolí spojená s přítomností různých překážek způsobuje složitější přístup k cíli a zároveň může vytvořit v podvědomí pachatele pocit z potencionálního rizika či jeho zastrášení. Snahou je vytvoření pocitu sounáležitosti majitele s jeho nejbližším okolím. Výsledkem je pak zvýšený zájem o své okolí, s čímž je spojena i jistá odpovědnost. V případě, že některé místo vykazuje prvky nezájmu okolí, je pak žádoucí snahou samotných lidí, kteří v blízkosti tohoto místa bydlí, ztotožnit se se svým okolním prostředím, čímž zajistí jeho větší bezpečnost.

Zajištění správného navržení a využití určitého prostředí spočívá ve třech funkcích, které by měl prostor splňovat: prostor má mít svůj účel, každý prostor má předepsané sociální, kulturní, právní a fyzické definování, které předepisuje navrhované a zároveň přijatelné chování, každý prostor pro lidi má být navržen tak, aby umožňoval kontrolu chování.

### 3.3 Sociální prostorová struktura

Město je místem střetu lidských aktivit, je spojeno s přítomností a pohybem lidí, kteří se v něm právě nacházejí. Z předešlé kapitoly jsme se dozvěděli o fyzické prostorové struktuře, která je s prostorovými sociálními a funkčními strukturami velmi úzce spojena. Na základě funkční prostorové struktury můžeme dělit jednotlivé oblasti na pracoviště, bydliště nebo na místa sloužící k trávení volného času. Sociální prostorová struktura se pak vztahuje zejména k těm lidem, kteří jsou ve městě stálými rezidenty.

Sociální prostorovou strukturu pak můžeme pozorovat z hlediska kvantitativního a kvalitativního. Kvantitativní metody jsou spojeny s analýzou (1) demografického statusu (věková struktura, velikost domácností nebo počet dětí), (2) sociálně-ekonomického statusu (vzdělanost, kvalita bytového fondu, ekonomická aktivita, či prostým vyjádřením zaměstnanosti nebo nezaměstnanosti a (3) etnického statusu (náboženství, národnosti a etnické složení). Kvalitativní analýza je pak spojena s dotazníkovým nebo terénním šetřením, které může upevnit nebo vyvrátit výsledky kvantitativní analýzy (Sýkora 2001). Jednotlivé statusy spolu velmi úzce souvisejí. Tato souvislost se pak projevuje ve vytvořeném sociálním prostředí. Můžeme tedy sledovat chudé zaostale oblasti, ve kterých je pravděpodobnější vyšší výskyt kriminality než v nových čtvrtích rodinných domků nacházejících se na předměstí.

### 3.4 Teorie sociální dezorganizace (Social disorganization theory)

Počátky teorie sociální dezorganizace sahají k počátku dvacátého století a jsou spojeny zejména s chicagskou školou. Součástí výzkumů této školy byl pohled na kriminalitu, zejména pak na rozdíly v jejím prostorovém uspořádání, což bylo spojeno s charakteristikou míst s nejvyšším výskytem trestné činnosti. Příčinnou těchto výzkumů byla společenská transformace, která proběhla ve Spojených státech

v souvislosti s masovým osidlováním velkých měst venkovským obyvatelstvem a imigranty, představované různými rasovými a etnickými skupinami, které byly s kriminality velmi úzce spjaty. Na podobnou problematiku poukazuje (Herbert 1979), který rovněž dává do souvislosti nárůst kriminality se zvětšující se prostorovou i populační velikostí města. Právě Chicago bylo městem, ve kterém došlo k nejdramatičtějším změnám. Prudké navýšení obyvatelstva vedlo k segregaci jednotlivých skupin obyvatelstva, čímž došlo i k prostorovému rozdělení kriminality. Prvními vědci zabývajícími se sociální dezorganizací byli v meziválečném období William Isaac Thomas a Florian Znaniecki. Jejich výzkumy byly zaměřeny na neustále rostoucí polskou imigraci, zejména pak na život těchto imigrantů a problém jejich adaptace na nové životní podmínky. Sociální dezorganizaci pak definovali jako snížení vlivu sociálních pravidel na jednotlivce, nacházejícího se v rámci nějaké skupiny. Sociální dezorganizace je dynamický jev charakteristický pro delší či kratší přechodové fáze, které jsou součástí déle trvajícího procesu. V tomto případě se jednalo o vzrůstající populační velikost významných amerických měst způsobenou velkou imigrací (Thomas, Znaniecki 1920, cit. v Jackson 1984).

Na tyto první výzkumy navázali Park s Burgessem (1930), kteří nahlíželi na město jako na urbánní laboratoř, v níž lidé kolonizují své prostředí stejně jako rostliny. Během kolonizace se u lidí zkoumá jejich vztah k prostředí, zejména pak jejich přežívání v rámci adaptace. Výsledkem je buď přežití, což znamená, že jedinec se stává součástí ekosystému, nebo „smrt“. Ekosystém tvoří lidé, kteří se začleňují do čtvrtí na základě volné soutěže, jejímž výsledkem je např. rozmístění na základě sociálně-ekonomického statusu. Město je rozděleno do jednotlivých zón, které jsou charakteristické svým sociálním a fyzickým prostředím. Tento pohled vedl k rozdělení Chicaga do koncentrických zón a posloužil jako základ pro vytvoření Burgessova modelu, viz oddíl 1.5.1. V rámci tohoto jednoduchého rozdělení pak byla zkoumána i kriminalita, která byla nejvíce zastoupena v transitní zóně a Central Business District (CBD).

Sociální dezorganizací se zabývali i Shaw a McKay (1969), jejichž výzkum se týkal delikvence mladistvých v Chicagu, posléze i v jiných městech Spojených států. Data za kriminalitu byla aplikována na Burgessově modelu. Jejich závěry se velmi podobaly předchozím výzkumům Parka a Burgesse, neboť oblasti s nejvyšší kriminalitou představovaly CBD a transitní zóna, jež zároveň představují dlouhodobě problematické oblasti. Výzkum rovněž poukázal na snižující se kriminalitu se

vzrůstající vzdáleností od městského centra. Při bližším zaměření na problémové oblasti bylo zjištěno, že jejich sociální i fyzické prostředí je velmi podobné. Společné znaky čtvrtí s nejvyšší kriminalitou pak představuje (Shaw, McKay 1969, cit. v Rose 2000):

- 1) vysoké procento imigrantů a nebílých obyvatel
- 2) vysoká migrace obyvatel v rámci města (touha přestěhovat se do čtvrtí s kvalitnějším bydlením a bezpečnějším okolím)
- 3) značná část obyvatelstva trpící chudobou způsobenou ekonomickou deprivací
- 4) většina lidí žije v těchto oblastech jako nájemníci
- 5) vysoká kojenecká úmrtnost, výskyt tuberkulózy a duševních chorob

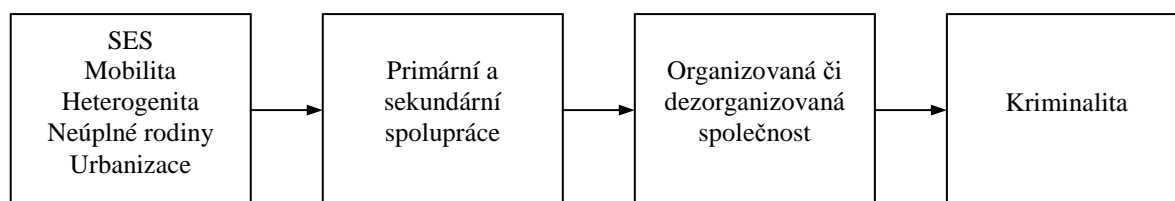
Kriminalita vyskytující se v těchto oblastech má tu vlastnost, že zde dlouhodobě přetrvává i přes rasovou a etnickou změnu obyvatelstva, z čehož byly vyvozeny závěry, že se šíří prostřednictvím mezilidských vztahů probíhajících v rodinách, gangách nebo nejbližším okolí. Tato teorie byla pojmenována jako teorie kulturního přenosu. Mezi příčiny způsobující, že právě transitní zóna je nejvíce zasažena kriminalitou, může patřit pak její poloha mezi dvěma organizovanými zónami (CBD a zóna dělnického bydlení) nebo ve složité asimilaci nově příchozích imigrantů. Dle Shaw a McKaye (1969) je sociální dezorganizace způsobena neschopností určité komunity zrealizovat společné cíle, dosáhnout lepších společenských hodnot a dlouhodobě řešit problémy. Sociální dezorganizace je pak spojena s kulturním přenosem, díky němuž se sociálně dezorganizované oblasti v městském prostředí nepřesunují. (Shaw, McKay 1969, cit v. Kubrin a Weitzer 2003).

Na tyto výzkumy navázala řada vědeckých prací, např. Janowitz (1975), který chápal pojem sociální dezorganizace jako kontrolní teorii, která se zaměřuje na sociální kontrolu v problematických oblastech. Sociální kontrola je obvykle představena jednotlivými typy sociálních institucí doplněných o výchovu, umění, vědu, právo, případně náboženství a zahrnuje procesy a mechanismy, kterými společnost nutí své členy k takovému chování, které je v jejím rámci považováno za žádoucí. Kontrolní teorie je jednou z teorií, která vysvětluje deviantní chování slabou sociální kontrolou, popř. její úplnou absencí. Pokud je tato kontrola nedostačující, způsobuje vznik deviantního chování u lidí s vrozenými sklony.

Bursík (1986) rovněž poukazuje na spojitost kriminality a sociální dezorganizace. Teorie sociální dezorganizace je obdobou kontrolní teorie. Obě tyto teorie se zaměřují na rozdílnost kriminality a delikvence na úrovni jedince či celé společnosti, přičemž tato rozdílnost je dána absencí či kolapsem sociálních institucí. Hlavním předpoklad pro výskyt kriminality je v oblastech se slabě fungující nebo minimální sociální kontrolou. Velikost kriminality na daném území odráží stupeň dezorganizace kontrolních mechanismů ve společnosti, která dané území obývá.

Gannon et al (2002) dospěl k závěrům, že vyšší hodnoty kriminality se nacházejí v oblastech se slabšími společenskými vztahy, společenskou spoluprací a přítomností početné skupiny mladistvých, kteří nejsou pod rodinným dohledem. Příčinou těchto vztahů je nízký socioekonomický status, vysoká mobilita obyvatelstva, etnická a rasová heterogenita a vysoký počet rozvrácených rodin. Na základě výše uvedených výzkumů byl vytvořen systematický model sociální dezorganizace viz obrázek č.1

Obrázek č. 1 – Systematický model sociální dezorganizace



Zdroj: Cahill 2005

Z tohoto modelu je zřejmá posloupnost od pěti exogenních základních elementů ovlivňující primární a sekundární spolupráci, která vytváří sociální kontrolu. Z předešlých výzkumů Shawa a McKaye (1969) se těmito elementy myslí socioekonomický status spojený s chudobou, mobilitou obyvatelstva a rasovou a etnickou heterogenitou, doplněnou Sampsonem a Grovesem (1989) o urbanizaci a rozvrácené či neúplné rodiny, které mají vliv zejména na výchovu mladistvých. Pokud primární a sekundární spolupráce nevytváří dostatečnou sociální kontrolu, dospěje společnost nebo komunita na daném území k sociální dezorganizaci, která pak vytváří příznivé podmínky pro vznik kriminality (Sampson, Groves 1989, cit v Gainey et al. 2004).

Sociální dezorganizace zahrnuje zejména společenské problémy, které mohou ovlivnit deviantní chování jedince shora. Tato myšlenka má však mnoho odpůrců. Například Taylor (1996) kritizuje veškeré postoje spojené s myšlenkou úpadku sociální kontroly v závislosti na zvyšující se kriminalitě. Poukazuje zejména na chování jedinců, které se odchyluje od sociálních norem. Další kritika se týká nezohlednění možných dynamických změn a transformačních procesů, které by mohly ve městě probíhat, protože během jejich průběhu se mění hustota zalidnění, ekonomický status či rasová a etnická heterogenita, což vede k postupnému přerozdělení obyvatelstva z jednotlivých zón do jiných. Bursik a Webb (1982) provedli výzkum zaměřený na demografické změny chicagských čtvrtí během let 1940-1970. Zjištěním byla předpokládaná změna rozložení obyvatelstva, zejména pak větší rozptýlení imigrantů a černošského obyvatelstva a změnou jejich socio-ekonomického statusu. Závěrem lze konstatovat, že Shaw a McKay pracovali ve specifické historické době (Bursik a Webb 1982).

Dalším opomíjeným prvkem je motivace spojená s příležitostí, opportunity, která zpravidla bývá poslední překážkou pro pachatele odhodlaného spáchat trestný čin. Tato příležitost se může naskytnout několikrát během dne a má spojitost s každodenní aktivitou jak samotného pachatele, tak i lidí v jeho okolí, ve kterém se pachatel pohybuje ve snaze najít si vhodný cíl. Právě příležitost a motivace se staly základem tzv. Routine activity theory, která je spojena s každodenní lidskou aktivitou prováděnou v městském prostředí. Této teorii se budu věnovat v jedné z příštích kapitol.

### 3.5 Funkční prostorová struktura a landuse modely

Rozmístění společenských aktivit na území města je různorodé z čehož vyplývá, že jednotlivé pozemky a objekty mají rozdílné funkční využití. Základní rozdíl ve funkčním využívání ploch souvisí s přítomností zástavby. Na základě tohoto kritéria můžeme rozdělit pozemky na zastavěné a nezastavěné. Zastavěné plochy dále dělíme dle podrobnějšího funkčního využití. Zpravidla se jedná o funkce bytové a nebytové. Nebytové funkční využití nejčastěji souvisí s výrobní činností, provozováním služeb, administrativy, kultury a sportu nebo je spojeno s dopravními a technickými stavbami. Nezastavěné pozemky jsou nejčastěji představeny zemědělskou půdou, vodními plochami nebo upravenou zelení. Jednotlivé funkční složky jsou vytvořeny z různých morfologických prvků. Například průmyslové areály představují díky své prostorové



náročnosti plošné prvky, ulice a železnice liniové, uzly a zóny pak soustřeďují centra obchodu a služeb. Pokud v dané oblasti převažuje více funkcí, jedná se pak o polyfunkční oblast. Příkladem může být městské centrum, ve kterém se soustřeďují služby, administrativa, kultura, ale i bytové funkce. Funkční využití budov tak často bývá smíšené, tzn. v dolních podlažích se nacházejí obchody, zatímco vyšší slouží k bydlení. Opakem polyfunkčních oblastí jsou oblasti monotónní, které představují separované funkční zóny. V tomto případě může být příkladem výše zmiňovaná průmyslová výroba, která se zpravidla soustředí na izolovaných velkých plochách. Funkční využití ploch je důležité sledovat s následnými vazbami na obyvatelstvo, respektive zda je daná oblast využívána jako bydliště, pracoviště či slouží k rekreaci nebo volnému času (Sýkora 2001).

Součástí této kapitoly je také představení hlavních teorií funkčního členění měst. Jedná se o Burgessův model koncentrických zón, Hoytův sektorový model a polycentrický Harris-Ulmanův model. Velmi často jsou tyto modely označovány jako Land Use modely díky komerčním nebo industriálním aktivitám, avšak jejich základem je sociální a fyzická struktura města

### 3.5.1 Burgessův koncentrický model

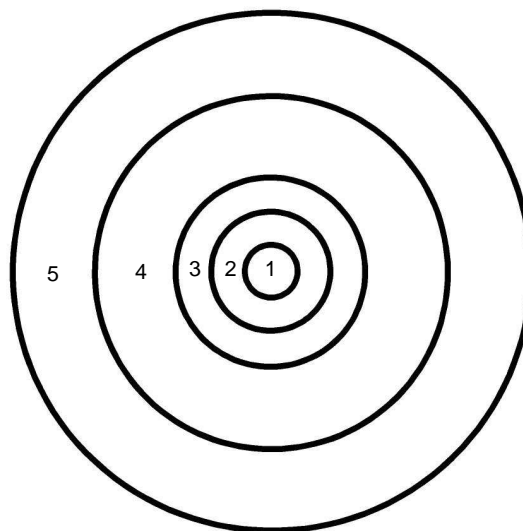
Jak již bylo dříve zmíněno, Chicago patřilo v 20. letech 20. století k nejdynamičtěji se rozrůstajícím severoamerickým městům. Velký vliv tehdejšího environmentálního determinismu se podepsal i na práci Parka a Burgesse z roku 1923. Výsledkem jejich výzkumů je model skládající se z pěti soustředných zón, které se liší funkcemi v rámci celého městského organismu. Jednotlivé vnitřní zóny se rozpínají na úkor vnějších zón a jejich funkcí (invaze), na kterou navazuje (sukcese) v podobě nahrazení původního obyvatelstva nově příchozím. Mezi původní rezidenty se díky filtraci dostávají imigranti, kteří nejprve osidlují střední část města a s postupným zlepšením jejich ekonomického statusu se dostávají do prestižnějších oblastí města kvalitnějším fyzickým i sociálním prostředím (Ouředníček 2000).

Na základě těchto procesů rozdělil Burgess Chicago do pěti koncentrických zón viz obrázek č. 2. Jednotlivé zóny pak tvoří (1) Central Business District (CBD) nacházející se v centrální části města. Jedná se o oblast soustřeďující hlavní sídla ekonomických, společenských či politických institucí a organizací, které vytlačily elitní obyvatelstvo do okrajových částí. Funkční využití budov je tvořeno sítí obchodů, administrativních

budov, klubů, bank, hotelů, divadel či muzeí. Na CBD navazuje (2) transitní/přechodová zóna, která obklopuje CBD. Tato zóna je tvořena průmyslovými závody, které se nacházejí ve vnitřní části půlkruhu, na něž navazuje vnější část, která je charakteristická vysokým počtem upadajících čtvrtí, imigrantských kolonií s řadou činžovních domů. Přes tuto zónu jdou hlavní cesty do CBD, tudíž je zde velká mobilita spojena s anonymitou. Transitní zóna se potýká se značnou sociální dezorganizací, kterou představuje vysoká koncentrace lidí žijící na či pod hranicí chudoby, vysokou delikvencí mladistvých, velkým počtem rozpadů manželství či špatnou bytovou situací. Snahou tamějšího obyvatelstva je přestěhovat se do jiných městských zón s kvalitnějším fyzickým a sociálním prostředím. Následuje (3) zóna bydlení pracujících/dělníků. Lidé, kteří zde bydlí, mají sice lepší ekonomický status, přesto ale potřebují být v blízkosti svých pracovišť – továren. Zástavba je tvořena zejména domy s dvěma byty, přičemž v přízemním patře většinou bydlí majitel, jež pronajímá patro horní. Čtvrtá v pořadí je (4) residenční zóna vyšších středních vrstev zejména rodilých Američanů, zpravidla pracujících jako úředníci nebo bankéři. Zástavba je tvořena hlavně rodinnými domky, případně hotely doplněné obchodními domy, restauracemi, lékárnami či bankami. Na tuto zónu navazuje zóna (5) označována jako zóna dojíždějících. Jedná se o nejbohatší čtvrtě, ve kterých bydlí manažeři pracující přes den v CBD, proto je tato část obyvatelstva spojena s vysokou mobilitou. Zástavba je tvořena honosnými vilami (Burgess 1930).

Obrázek č. 2 - Burgessův koncentrický model

- 1 – CBD (Central business district)
- 2 – transitní zóna
- 3 – zóna bydlení dělníků
- 4 – residenční zóna vyšších vrstev
- 5 – zóna dojíždějících



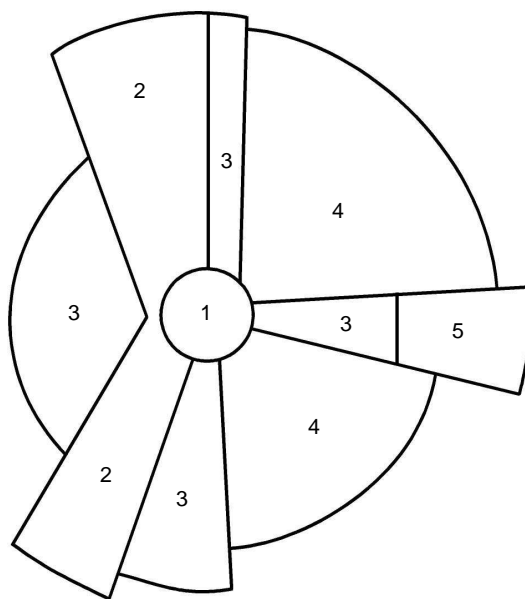
Zdroj: upraveno dle <http://people.hofstra.edu/geotrans>.

### 3.5.2 Hoytův sektorový model

Hoytův sektorový model je jednou z modifikací Burgessova koncentrického modelu. Samotný model se skládá z klínů, které se rozšiřují od centra směrem k okraji města viz obrázek č. 3. Průmyslové oblasti se pak nevytváří kolem centra, ale kolem hlavních dopravních tepen, čímž je vysvětleno rozmístění jednotlivých zón v modelu. Na sociální stratifikaci bydlení jednotlivých zón má však vliv i tzv. proces filtrace (Sýkora 1993) vyznačující se opouštěním staršího bytového fondu bohatším obyvatelstvem, které se stěhuje do okrajových částí města. Rozmístění obyvatelstva do jednotlivých sektorů je pak spojeno se stárnutím bytového fondu a celkově se zhoršujícími podmínkami bydlení. Proto dochází k přestěhování bohatších vrstev směrem k centru, zatímco na jejich místo přicházejí lidé s nižším sociálním statusem. Další pohyb bohatých vrstev obyvatelstva je způsoben opětovným zchátráním bytového fondu, což vyvolá přesun do okrajových částí. Opuštěné domy se špatným fyzickým stavem jsou opět zaplněny chudšími lidmi, je zde tedy zřejmá inspirace Burgessovým modelem. Tento model byl aplikován zejména na města, ve kterých žily bohatší vrstvy na okraji města a chudší blíže centru. Pásmové uspořádání však není nahodilé, nýbrž dokumentuje vzájemnou přitažlivost jednotlivých zón v jejich využití. Výsledkem může být soudržnost mezi chudými lidmi a horší bytovou zástavbou spojenou s přítomností průmyslových oblastí.

Obrázek č. 3 – Hoytův sektorový model

- 1 – CBD (Central business district)
- 2 – maloobchod a lehký průmysl
- 3 – residenční zóna nižších vrstev
- 4 – residenční zóna středních vrstev
- 5 – residenční zóna vyšších vrstev

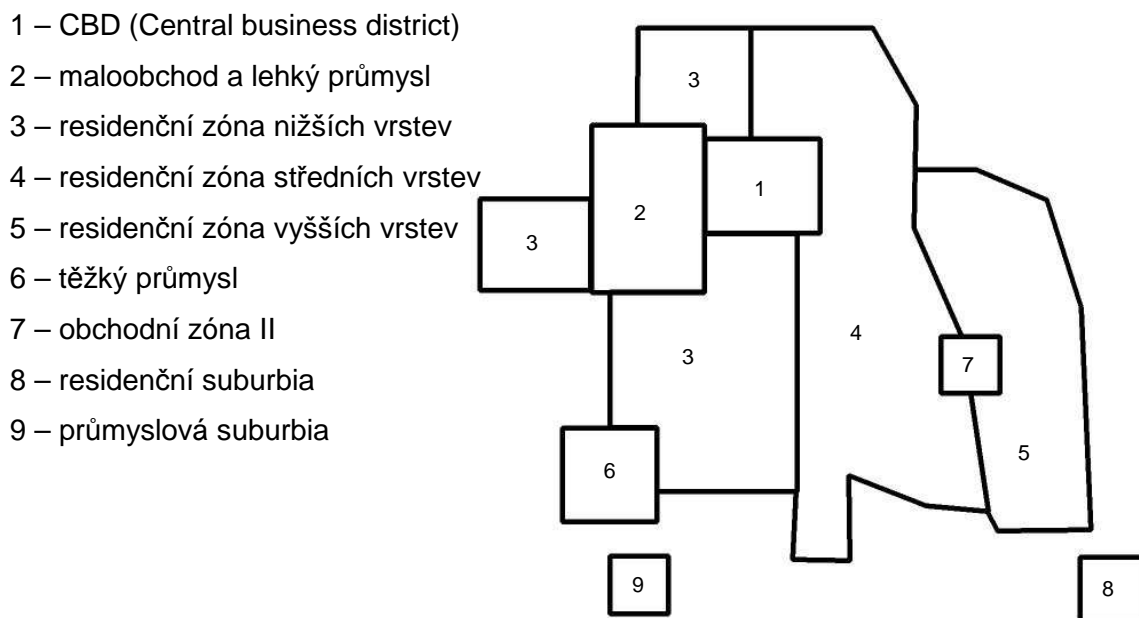


Zdroj: upraveno dle <http://people.hofstra.edu/geotrans>

### 3.5.3 Harris-Ulmanův (vícejaderný) model

Základní myšlenkou tohoto modelu je, že město se skládá z více jader, viz obrázek č. 4, která se vyznačují svou funkční specializací (služby, správa, průmysl, bydlení nebo sport a volný čas). Městská struktura pak nevykazuje pravidelný charakter (Sýkora a Temelová 2004), což je výsledkem ústupu funkcí z CBD do ostatních částí města. Rozpad města na více jader může být způsoben změnou lokalizace průmyslu do nových oblastí, které jsou lépe napojeny na komunikace nebo lépe uspokojují potřebnou prostorovou náročnost průmyslu. Zpravidla opět dochází k oddělení hůře slučitelných funkčních využití zón. Příkladem může být oddělení průmyslových oblastí od čtvrtí vyšších společenských vrstev. Na rozmístění mají podíl i ekonomické vlivy určující ceny nájemného a také přesun obyvatelstva za lepším bydlením do okrajových částí města, na něž se váže komerční suburbanizace spojená se vznikem nových nákupních center a alokací ostatních služeb. Vícejaderný model se z klasických modelů přibližuje nejvíce realitě, neboť zohledňuje nástup suburbanizace avšak svou větší složitostí ztrácí modelovou jednoduchost (Sýkora 1993).

Obrázek č. 4 – Harris-Ulmanův (vícejaderný) model

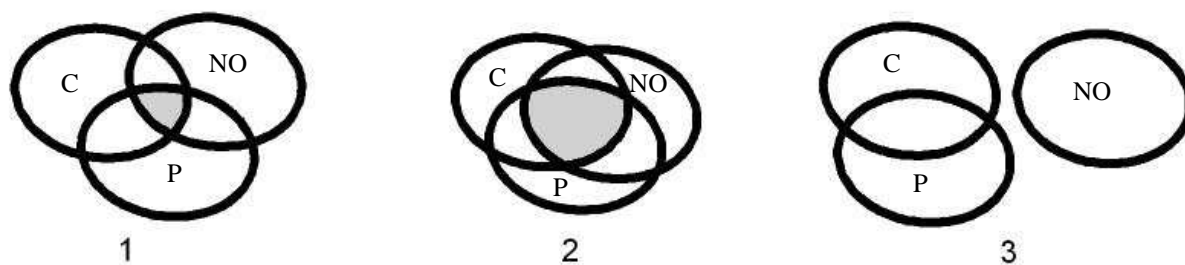


Zdroj: upraveno dle <http://people.hofstra.edu/geotrans>.

### 3.6 Teorie každodenních aktivit (routine activities approach)

Teorie zabývající se běžnými lidskými aktivitami obyvatelstva (routine activities theory) je důležitou součástí kriminalistických teorií. Zaměřuje se zejména na vznik příležitostí, které hrají důležitou roli při páchání kriminální činnosti. Zpravidla se zaměřuje na denní rytmy života v určitých oblastech. Jedná se o každodenní lidské aktivity probíhající na mikroúrovni, které představují zajišťování základních potřeb. Příkladem může být např. každodenní práce v domácnosti, opatření základních potravin, trávení volného času, sociální interakce, učení či starání se o děti. Tyto činnosti nejčastěji probíhají v domácnostech, práci či při jiných aktivitách probíhajících mimo domov. Právě denní aktivity obyvatelstva probíhající na určitém místě v určitý čas vytváří příležitosti pro spáchání trestného činu. Základní myšlenkou této teorie je, že časový a prostorový průřez tří hlavních elementů vede k vytvoření příležitosti. Elementy pak představuje motivovaný pachatel, vhodný cíl a nedostatečná ochrana cíle. Graficky lze routine activities theory znázornit pomocí průniku tří kružnic, které představují jednotlivé elementy viz obrázek č.5 (Cohen a Felson 1979).

Obrázek č.5 – Tři situace vedoucí ke vzniku příležitosti pro spáchání trestného činu



Poznámka: (1 – situace, při které vzniká příležitost pro spáchání trestné činu, 2 – situace představující ideální situaci pro spáchání trestného činu, 3 – situace, při které trestný čin nemůže proběhnout)

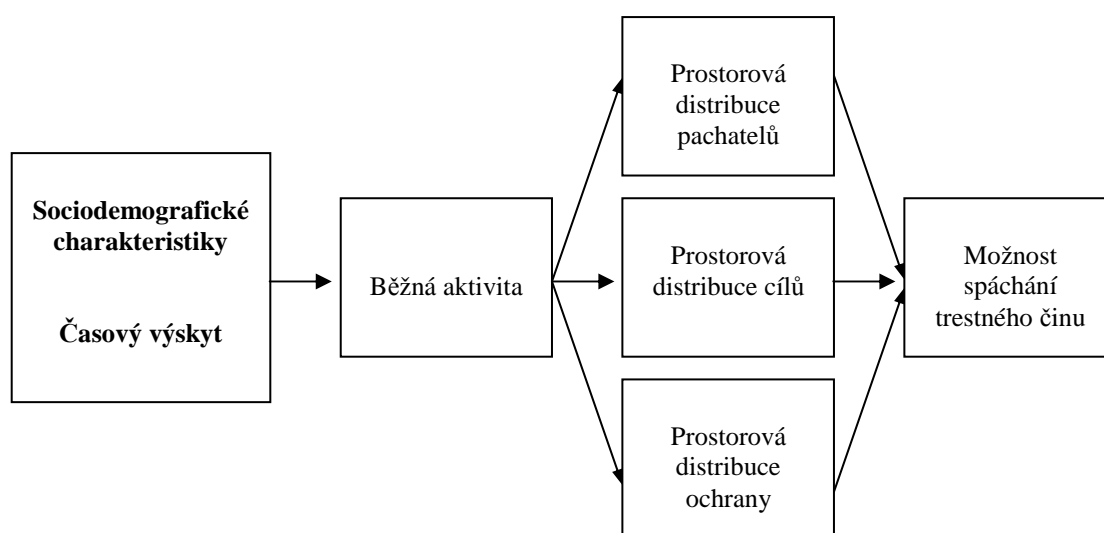
Zdroj: Cahill 2005

Model představuje tři situace, ve kterých dochází k postupnému prolínání tří elementů (C – cíl, P – pachatel a NO – nedostatečná ochrana), přičemž čím větší prolnutí, tím větší se naskytá příležitost spáchat trestný čin a tím i vyšší pravděpodobnost možného úspěchu. V první situaci příležitost existuje, ale je velmi malá. Druhá situace představuje ideální příležitost díky prostorovému překrytí těchto tří

elementů. Třetí situace představuje hlídané území, díky přítomnosti dostatečné ochrany, ve kterém se příležitost nevyskytuje.

Obrázek č. 6 pak představuje jednoduchý model, ve kterém jsou zaznamenány výše uvedené myšlenky.

Obrázek č.6 – Systematický model teorie každodenních aktivit



Zdroj: Cahill 2005

Výše uvedené elementy (cíl, pachatel a nedostatečná ochrana) zasazené do časoprostorového rámce ve spojení s jejich mobilitou vytvářejí příležitosti pro páchaní trestné činnosti. Felson a Clarke (1998) na základě těchto elementů vytvořily desatero o naskytujících se příležitostech. (1) Příležitosti předcházejí trestným činům, tudíž jsou důležitou částí kriminality. Rozeznáváme specifické druhy kriminality z čehož vyplývá, že i (2) jednotlivé příležitosti jsou velmi specifické. (3) Příležitosti jsou koncentrované v prostoru a čase. Předpokladem je nerovnoměrná časová i prostorová koncentrace pachatelů i obětí, neboť ne všechna místa a ne všechny cíle splňují požadavky pro provedení trestného činu. (4) Příležitosti jsou závislé na každodenních pohybech obyvatelstva. Například kapsáři se vyskytují v dopravních prostředcích městské hromadné dopravy v době odpoledních špiček, kdy lidé jezdí z práce nebo ze školy. Vloupání do bytů a domů se nejčastěji odehrává v ranních hodinách mezi 7 až 10 hodinou ranní poté co rodiče odjíždí do práce a děti do školy. (5) Příležitosti jsou spolu propojeny, neboť vznik jedné příležitosti umožní vznik příležitosti nové. Příkladem může být opakované napadení stejné oběti nebo vyrušení pachatele majitelem během

krádeže či vloupání, což může vést nejen ke krádeži věcí, ale k i napadení majitele. (6) Některé výrobky či druhy zboží jsou ke krádežím náchylnější, přičemž rozhodující jsou vlastnosti jako je hodnota či rozměry cíle viz výše zejména pak cena a velikost. (7) Nové příležitosti jsou produktem sociálních a technologických změn, které se nejlépe představí pomocí s-křivky. Průběh se skládá ze čtyř fází (inovační fáze, růst produkce, masová produkce, saturace). V první fázi je zboží pro zloděje těžko dosažitelné, avšak je velmi cenné. Větší zájem o dané cíle je zaznamenán v druhé a třetí fázi, kdy je cena ještě poměrně vysoká a dané zboží je čím dál dostupnější. Pokles zájmu o dané zboží je zaregistrován ve čtvrté fázi saturace, kdy je zboží velmi rozšířeno, což je spojeno i s poklesem jeho ceny. (8) Prevence kriminality by měla být založena na snížení možných příležitostí. Například v posledních letech varuje policie ČR před krádežemi z automobilů prostřednictvím akce s názvem „Auto není trezor“. Čím méně věcí v uzamčeném automobilu necháme, tím nižší mohou být způsobené škody. (9) Výrazným snížením příležitostí se kriminalita může přesunout jak v prostorovém, tak časovém rámci, může se přesunout z jednoho cíle na druhý, nebo může být nahrazena jiným typem. (10) Pokles kriminality je spojen s poklesem příležitostí, kterým se může předejít například instalováním městského kamerového systému.

## 4. Krádeže automobilů a vloupání do automobilů ve Strakonících

Policejní statistika rozlišuje tři základní druhy kriminality. Jedná se o kriminalitu obecnou, hospodářskou a zbývajících, přičemž nejobsáhlejší je kriminalita obecná, která se dále dělí na násilnou, mravnostní, majetkovou a ostatní. Krádeže automobilů a vloupání do nich se zařazují do kriminality majetkové. Majetková kriminalita se vyznačuje útokem pachatele proti cizímu majetku za účelem obohacení a na celkové kriminalitě se podílí 60-70 % (Řehoř 2007).

Celková trestná činnost ve městě Strakonice vykazuje v posledních letech sestupnou tendenci a zřejmě nastupující stagnaci, viz tabulka č. 1. S tím souvisí i pokles majetkové trestné činnosti. Tento pokles lze vysvětlit neustále se zvyšujícím zájmem města o prevenci kriminality pořádáním různých programů. Příkladem mohou být pořádané besedy pro mateřské, základní, střední školy, ale i pro seniory. Největší význam z preventivních programů má bezesporu neustále se zdokonalující kamerový systém města Strakonice, díky němuž dochází k eliminaci trestné činnosti z centrální části města, kterou představují Velké a Palackého náměstí. Na tento fakt poukazuje spáchání pouze jednoho trestného činu spojeného s krádežemi a vloupáním do automobilů na Palackého náměstí, zatímco na Velkém náměstí nebyl evidován ani jeden případ. V rámci teorií spojených s kriminalitou a jejím výskytem pak kamerový systém představuje ochranu, která zamezuje průběhu vzniku příležitosti vycházející z teorie běžných lidských aktivit. Ke zkoumanému druhu kriminality se pak váže program s názvem Auto není trezor, který je představen prostřednictvím brožur a cedulí rozmístěných zejména na parkovištích u obchodních domů.

Tabulka č. 1 – Celková trestná činnost a majetková trestná činnost ve Strakonících v letech 1999, 2003 a 2007

	1999	2003	2007
<b>celková trestná činnost</b>	813	619	585
<b>majetková trestná činnost</b>	479	354	327
<b>podíl majetkové trestné činnosti na celkové trestné v (%)</b>	61	57	55

Zdroj: Policie ČR



Pokles počtu případů byl zaznamenán i u krádeží automobilů, avšak společně s vloupáním do automobilů jejich podíl na celkové majetkové činnosti narůstá, zejména díky stagnaci tohoto druhu kriminality a poklesu celkové majetkové trestné činnosti, viz tabulka č. 2. To poukazuje na skutečnost, že automobily a předměty v nich uložené jsou stále oblíbeným cílem zlodějů. Pokles počtu krádeží může být způsoben neustále se zdokonalujícím jak mechanickým, tak elektronickým zabezpečením automobilů. Zabezpečení samo o sobě nemůže krádeže úplně eliminovat, avšak výrazně snižuje příležitost k jejich krádeži, neboť výrazně odradí tzv. amatérské lupiče, kteří se zaměřují spíše na starší typy automobilů. Proti druhé skupině profesionálních pachatelů zaměřující se na luxusní typy aut, je obrana velmi těžká, zejména kvůli jejich výborné znalosti automobilových zabezpečení (Fleming 1994).

Tabulka č. 2 – Podíl krádeží automobilů a vloupání do automobilů na majetkové trestné činnosti ve Strakonicih v letech 1999, 2003 a 2007

	1999	2003	2007
<b>majetková trestná činnost</b>	479	354	327
<b>z toho krádeží automobilů</b>	38	32	24
<b>z toho vloupání do automobilů</b>	40	32	50
<b>krádeže a vloupání celkem</b>	78	69	74
<b>podíl krádeží a vloupání na celkové majetkové trestné činnosti v (%)</b>	16	19	22

Zdroj: Policie ČR

Dále připojuji pro dokreslení situace obecné informace o způsobu nakládání s automobily poté, co jsou odcizeny, ačkoliv ve své práci nedisponuji tímto typem dat. Lze však předpokládat, že podobné využití odcizených vozidel bude i ve Strakonicih. Jedná se o (1) krádež za účelem pobavení tzv. „joyriding“, kterou se baví hlavně mladiství. Vůz se většinou najde rychle, avšak většinou bývá poškozený. Druhým případem je (2) krádež za účelem dopravy na jiné místo či použití auta v jiném druhu kriminality. Při tomto druhu rovněž existuje velká šance na objevení automobilu a jeho vrácení majiteli. Poslední skupinu tvoří (3) krádež za účelem osobního obohacení. Automobil může být rozebrán na náhradní díly či je mu obstarána nová totožnost

v podobě obstarání nové totožnosti změnou barvy, značky, technické dokumentace a vynulováním tachometru. Poté dochází k jeho prodeji, čímž existuje minimální šance návratu k původnímu majiteli (Challinger 1987, cit. v Fleming 1994).

#### 4.1 Časoprostorové rozmístění kriminality ve Strakonících

Součástí této podkapitoly je zhodnocení časoprostorového rozmístění krádeží automobilů a vloupání do automobilů ve městě Strakonice, respektive v zónách, které jsou vymezené na základě charakteru zástavby, východiskem byl Hamiltonův model růstu socialistického města (1979). Ve Strakonících bylo vymezeno pět zón viz příloha č. 3. Jedná se o:

- 1) historické městské jádro
- 2) zóna nájemného bydlení, obchodních a průmyslových aktivit z kapitalistického období
- 3) panelová sídliště a k nim přilehlé ulice
- 4) oblasti rodinných domků, nacházející se na okraji města
- 5) průmyslové zóny, sportovní areály a parkoviště

V této kapitole jsou využita data z obou datových souborů obsahujících celkem 120 případů krádeží automobilů a vloupání do automobilů za sledované období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008. Součástí těchto datových souborů jsou i informace o přibližném čase, kdy byl trestný čin spáchán. Základní časové rozdělení případů je na denní a noční hodiny. Denní hodiny představují rozmezí mezi šestou hodinou ranní a desátou hodinou večer. Noční hodiny korespondují s nočním klidem tedy časovým obdobím mezi desátou hodinou večerní a šestou hodinou ranní. V datových souborech jsou dále připojeny informace o typu odcizených automobilů a také o odcizených předmětech z automobilů.

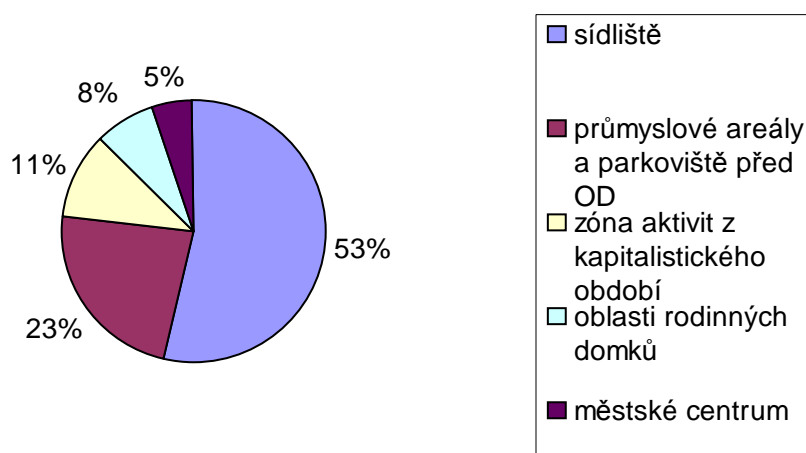
Dále rovněž připojuji informace o přibližném počtu obyvatel, který byl zjištěn součinem bytů nacházejících se v dané oblasti s průměrným počtem lidí připadajících na jeden byt ve městě Strakonice. Celkový součet obyvatel je 22 030. V roce 2001 bylo ve Strakonících evidováno 23 800 obyvatel, je však třeba zdůraznit, že do tohoto počtu se započítávají i některé okolní vesnice.

Tabulka č. 3 – Počet obyvatel vymezených zón ve Strakoniciích v roce 2001

<b>zóna, oblast</b>	<b>počet obyvatel</b>
<b>městské centrum</b>	1 256
<b>zóna aktivit z kapitalistického období</b>	3 624
Barvínkov a JZ Nových Strakonic	1 945
Nad Parkem	1 679
<b>zóny rodinných domků</b>	3 777
Na Sídlišti	760
Na Radomyšlské	611
Přední Ptákovice	2 406
<b>panelová sídliště</b>	13 125
SZ Nových Strakonic	4 129
Pod parkem	1 332
sídliště Mír (Na Podskalí)	2 149
U nemocnice	3 836
U stadionu	1 679
<b>průmyslové areály a parkoviště před OD</b>	248
areály	248
parkoviště	0
<b>celkový počet</b>	22 030

Zdroj: registry domů, Český statistický úřad

Graf č. 1 – Podíl případů spáchaných v jednotlivých zónách ve Strakoniciích v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008



Zdroj: Policie ČR

#### 4.1.1 Prostorové rozmístění kriminality ve Strakonici

Tato část práce je zaměřena na prostorové rozmístění kriminality ve městě Strakonice. Hypotéza vázající se k této části je, že nejvyšší výskyt krádeží automobilů a vloupání do automobilů bude zaznamenán na sídlištích. Toto očekávání je založeno na několika faktorech. Na sídlištích se koncentruje většina obyvatel města. Nachází se zde parkoviště přeplněná automobily, které tvoří velký počet možných cílů. Sídliště jsou také charakteristická svým fyzickým prostředím, které rovněž sehrává důležitou roli při vytváření příležitostí pro páčání kriminality. Postupně budou představeny jednotlivé zóny s počtem zaznamenaných případů.

Tabulka č. 4 – Počet případů zaznamenaných v jednotlivých zónách a jejich oblastech od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

<b>zóna, oblast</b>	<b>počet zaznamenaných krádeží automobilů</b>	<b>počet zaznamenaných vloupání do automobilů</b>	<b>celkový počet zaznamenaných případů v zóně, oblasti</b>	<b>podíl zóny, oblasti na celkovém počtu všech případů v (%)</b>
<b>městské centrum</b>	2	4	6	5,0
<b>zóna aktivit z kapitalistického období</b>	3	10	13	10,8
Barvínek a JZ Nových Strakonic	1	7	8	6,7
Nad Parkem	2	3	5	4,2
<b>zóny rodinných domků</b>	2	7	9	7,5
Na Sídlišti	0	2	2	1,7
Na Radomyšlské	0	2	2	1,7
Přední Ptákovice	2	3	5	4,2
<b>panelová sídliště</b>	21	43	64	53,3
SZ Nových Strakonic	3	6	9	7,5
Pod parkem	1	4	5	4,2
sídliště Mír	1	6	7	5,8
U nemocnice	5	13	18	20,8
U stadionu	11	14	25	11,7
<b>průmyslové areály a parkoviště před OD</b>	9	19	28	23,3
areály	5	10	15	12,5
parkoviště	4	9	13	10,8
<b>celkový počet</b>	<b>37</b>	<b>83</b>	<b>120</b>	

Zdroj: Policie ČR

První zónu představuje (1) historické jádro města, která zahrnuje oblasti v okolí gotického hradu, a ulice s historickou zástavbou v okolí Velkého a Palackého náměstí, která tvoří centrum města. Zástavba a uliční síť v této oblasti prošla minimálními změnami, proto se stále vyznačuje určitými charakteristickými znaky: zástavba je nižších vertikálních rozměrů, je souvisle spojena po celé délce náměstí z obou jeho stran. Volná veřejná prostranství se zde nevyskytují. Převažují 2-3 patrové domky, ve kterých v přízemních patrech sídlí drobné obchůdky, zatímco v patrech vyšších bydlí nájemníci či majitelé domu. Tyto domky jsou doplněny školními budovami, městským úřadem, budovu České spořitelny a opuštěným objektem bývalého kina Svět. V městském centru je soustředěna většina služeb ve městě, proto představuje také nejfrekventovanější oblast ve Strakoniciích v denních hodinách. V této oblasti se nacházejí placená i neplacená místa určená k parkování, přičemž placená místa se nacházejí přímo na ulicích v bezprostřední blízkosti budov a pohybujícího se obyvatelstva, zatímco neplacená stání jsou rozmístěna do méně přehledných opuštěných postranních uliček. V této lokalitě došlo za sledované období k 6 případům (2 krádeže a 4 vloupání) viz mapa č. 1. Na celkovém počtu všech zaznamenaných případů se podílí 5 %. Přestože je tato oblast poměrně bohatá na parkující automobily, možné příležitosti pro krádež či vloupání jsou eliminovány zejména městským kamerovým systémem, vysokou frekvencí obyvatelstva a také přítomností placených parkovišť, které jsou velmi často hlídány městskou policií kvůli dodržování placení parkovného. Případy, které zde proběhly, byly situovány v oblastech, kde nedochází k policejním kontrolám, nebo v méně frekventovaných postranních ulicích bez kamerového systému.

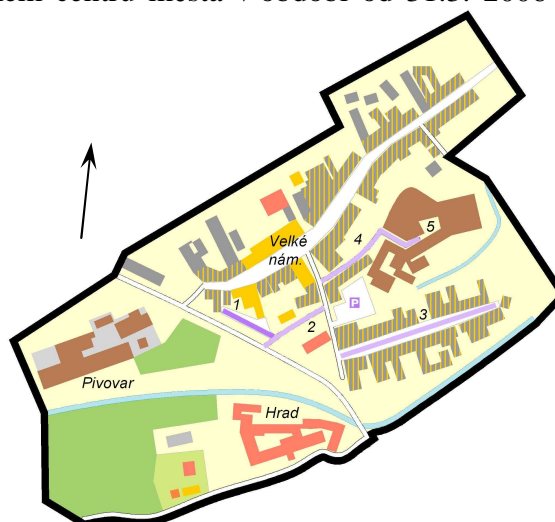
Mapa č.1 - Případy spáchané v historickém centru města v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

**Ulice se zaznamenanými případy**

- 1 – ulice Lázeňská
- 2 – ulice Podskalská
- 3 – Palackého náměstí
- 4 – ulice Kochana z Prachové
- 5 – ulice Na Ostrově

0 400 m  
1:12 000

Zdroj: Policie ČR



Druhou zónu představuje (2) zóna nájemného bydlení, obchodních a průmyslových aktivit z kapitalistického období, a oblastí, kde došlo k promísení zástavby z meziválečného období se socialistickými činžovními domy z 50. let. Součástí jsou dvě oblasti (1) jihozápadní část města zahrnující dva průmyslové areály (areál Fezka a strakonické teplárny) a dvě oblasti bydlení (Na Barvínkově a v jihozápadní části Nových Strakonic). Zástavba na Barvínkově je tvořena vilkami z meziválečného období, místy promíšenými s novými rodinnými domky. Podobná struktura zástavby se nachází i v jihozápadní části Nových Strakonic, kde je však doplněna o vícepatrové činžovní domy vystavěné na přelomu 40. a 50. let 20. století, které byly místy nahrazeny socialistickými panelovými domy. Tato oblast je tedy typická promísením různých domů z různých období. Páteří uliční sítě je úsek silnice 1. třídy tvořený ulicemi Komenského, 5. května a Alfonse Šťastného, představující jeden z hlavních dopravních tahů městem. Bezděkovská ulice je pak po Velkém a Palackého náměstí důležitým centrem služeb. Budovy rovněž mají obdobnou funkci soustředit v přízemí obchody a ve vyšších patrech byty. Hlavním rozdílem však je, že se jedná o 3 a více patrové budovy. Tato zóna je rovněž velmi frekventovaná jak do počtu automobilů, tak do počtu pohybujících se lidí, kteří přes tuto oblast proudí do průmyslových podniků ČZ Strakonice a teplárny Strakonice. Na rozdíl od zmiňovaných frekventovaných oblastí se zde nalezneme i méně frekventovaná část. Jedná se o oblast vilek Na Barvínkově a soustavu ulic soustřeďující zejména bytové funkce. Místa k parkování jsou soustředěna zejména v okolí činžovních a panelových domů, případně na neplacených parkovištích. V této oblasti došlo celkem k devíti případům (1 krádež, 7 vloupání) viz mapa č. 2 a 3. Na celkovém počtu případů se podílí 6,7 %. Zvýšený počet spáchaných případů oproti městskému centru lze vysvětlit přítomností menšího počtu kamer a nepřítomností placených parkovišť. (2) Druhou oblast tohoto typu nalezneme nad Rennerovými sady – Nad Parkem. Tato oblast je charakteristická promísením prvorepublikových vilek se socialistickou zástavbou z 50. a 60. let 20. století. Na okrajích je lemována panelovými a činžovními domy pozdější socialistické výstavby. I přes dřívější snahu socialistického bytového plánování maximalizovat koncentraci obyvatelstva do okrajových sídlišť došlo k zachování osobitého rázu původního prostředí. Až na několik činžovních domů zde nalezneme zejména 1 – 2 patrové vilky s převažující obytnou funkcí, před kterými se místy nachází zaparkované automobily. Oproti v jihozápadní části města je tato oblast velmi klidná. Bylo zde

zaznamenáno pouze 5 případů (2 krádeže a 3 vloupání), což představuje 4,2 % z celkového počtu případů spáchaných za sledované období..

Mapa č. 2 - Případy spáchané na Barvínkově a v JZ části Nových Strakonic v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

**Ulice se zaznamenanými případy**

- 1 – ulice Bezděkovská
- 2 – ulice Krátká
- 3 – ulice Luční
- 4 – ulice 5. května

0 400 m  
1:12 000



Zdroj: Policie ČR

Mapa č. 3 – Případy spáchané v oblasti Nad parkem v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

**Ulice se zaznamenanými případy**

- 1 – ulice Bavorova
- 2 – ulice Havlíčkova
- 3 – ulice Chelčického
- 4 – ulice Boženy Němcové

0 400 m  
1:12 000



Zdroj: Policie ČR

Třetí zónu představují (3) oblasti rodinných domků nacházející se v okrajových částech města. Jedná o oblasti v Předních Ptákovcích, Na Radomyšlské a Na sídlišti. Zástavbu tvoří hlavně rodinné domky, výjimky tvoří pouze část ulice Šumavská a Mikoláše Alše, kde je zástavba tvořena panelovými domy ze 60. a 70. let 20. století. V těchto lokalitách má většina obyvatel vlastní garáž, případně lidé parkují v bezprostřední blízkosti domů, což u možných pachatelů navazuje pocit střeženého území, a jejich počínání není již tak anonymní jako v jiných částech města. V těchto třech oblastech bylo celkem zaznamenáno 9 případů (2 krádeže a 7 vloupání) z toho je třeba zdůraznit, že 3 případy (1 krádež a 2 vloupání) se staly před zmíněnými panelovými domy, kde se soustřeďuje více automobilů. Na celkovém počtu všech případů se tyto oblasti podílejí 7,5 % viz mapy č. 4, 5 a 6.

Mapa č. 4 - Případy spáchané v oblasti Na sídlišti v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

**Ulice se zaznamenanými případy**

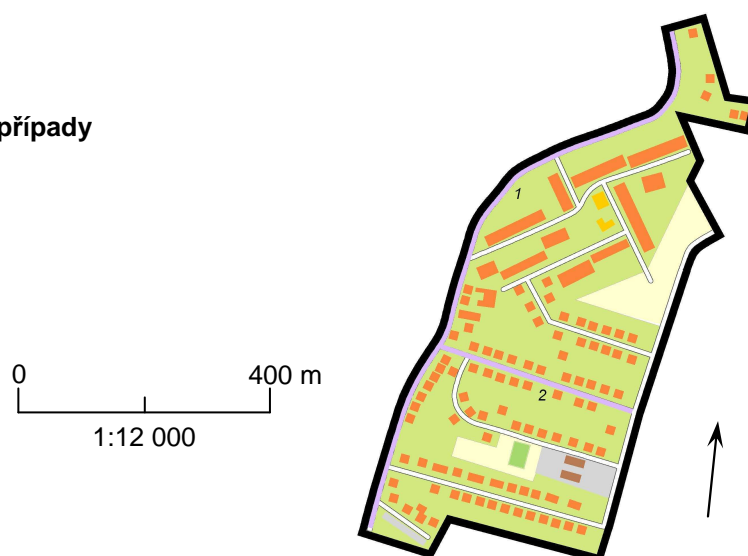
- 1 – ulice Jezerní
- 2 – ulice Mikoláše Alše



Mapa č. 5 - Případy spáchané v oblasti Na Radomyšlské v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

**Ulice se zaznamenanými případy**

- 1 – ulice Na Radomyšlské
- 2 – ulice Raisova



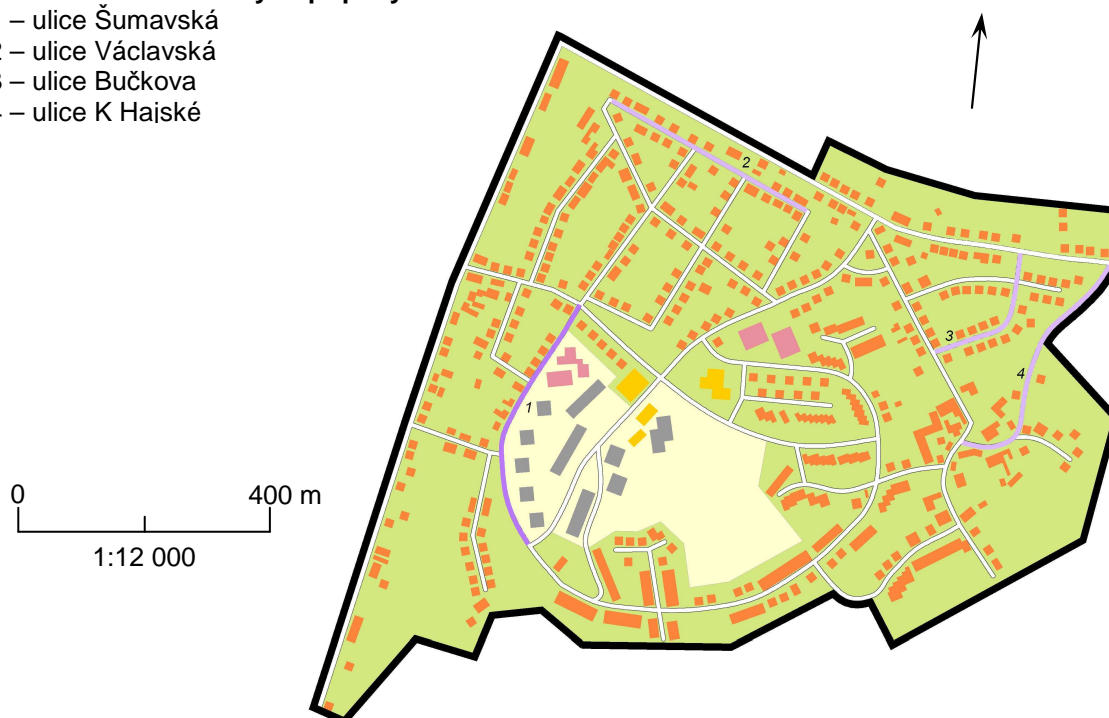
Zdroj: Policie ČR



Mapa č. 6 - Případy spáchané v Předních Ptákovcích v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

**Ulice se zaznamenanými případy**

- 1 – ulice Šumavská
- 2 – ulice Václavská
- 3 – ulice Bučkova
- 4 – ulice K Haiské



Zdroj: Policie ČR

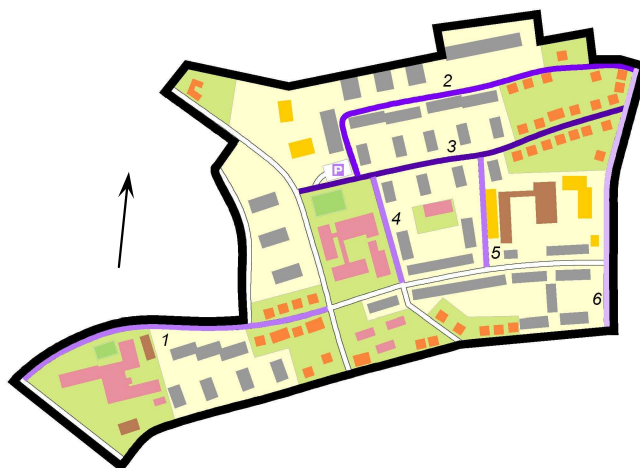
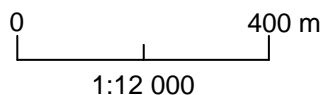
Čtvrtou zónu tvoří oblasti (4) panelových sídlišť. Ve Strakonicih můžeme identifikovat hned několik takových oblastí. Jedná se o sídliště 1. Máje s přilehlými panelovými domy v okolních ulicích – oblast U Nemocnice, sídliště Mír, oblast U stadionu navazující na oblast Nad Parkem, sídliště na Ohradě s panelovými domy v severovýchodní části Nových Strakonic a přestavená historická část města mezi Velkým náměstím a Rennerovými sady – Pod parkem. Většina těchto sídlišť byla vybudována v 70. letech 20. století, výjimku tvoří sídliště na Ohradě vystavěné na konci 80. let a sídliště Mír z počátku 90. let, přesto se všechna vyznačují společnými znaky. Zástavba je tvořena zejména 4 a více patrovými panelovými domy. Prostředí sídlišť má většinou špatnou image, zejména pak sídliště 1. Máje a sídliště Mír, neboť v bezprostředním okolí domů zůstávají lavičky, dětská hřiště a pískoviště neudržované a rozbité. Dalším důležitým znakem je, že o bezprostřední okolí panelových domů se starají technické služby města, tudíž se zde nachází dochází k minimálnímu vztahu mezi obyvateli sídlišť a jejich okolím. Výskyt zeleně je ojedinělý, a pokud se vyskytuje, nachází se mezi panelovým domem a ulicí, tudíž způsobuje nedostatečný

výhled na ulici a kontrolu automobilu. Sídliště rovněž trpí nedostatkem parkovacích míst, což způsobuje přeplněnost jeho ulic. Tento jev je výsledkem nedostatečného socialistického plánování sídlišť, která v současné době nedokáží kapacitně pokrýt počet automobilů jejich obyvatel. Parkoviště se vyskytují ojediněle a zpravidla nemají žádné zabezpečení, proto je pro sídliště charakteristické parkování podél ulice. Na sídlištích se koncentruje většina obyvatel města, což má za následek zvýšenou anonymitu jak obyvatel, tak i návštěvníků sídliště. Počet zaznamenaných případů na sídlištích dosáhl 64 (21 krádeží a 43 vloupání) což představuje 53,3 % viz mapy č. 7, 8, 9, 10 a 11.

Mapa č. 7 - Případy spáchané v oblasti U stadionu v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

**Ulice se zaznamenanými případy**

- 1 – ulice Máchova
- 2 – ulice Archeologa Dubského
- 3 – ulice Dr. Jiřího Fíky
- 4 – ulice Svojsíkova
- 5 – ulice Erbenova
- 6 – ulice Plánkova

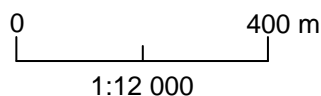


Zdroj: Policie ČR

Mapa č. 8 - Případy spáchané na sídlišti Mír v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

**Ulice se zaznamenanými případy**

- 1 – ulice Spojařů
- 2 – ulice Kosmonautů



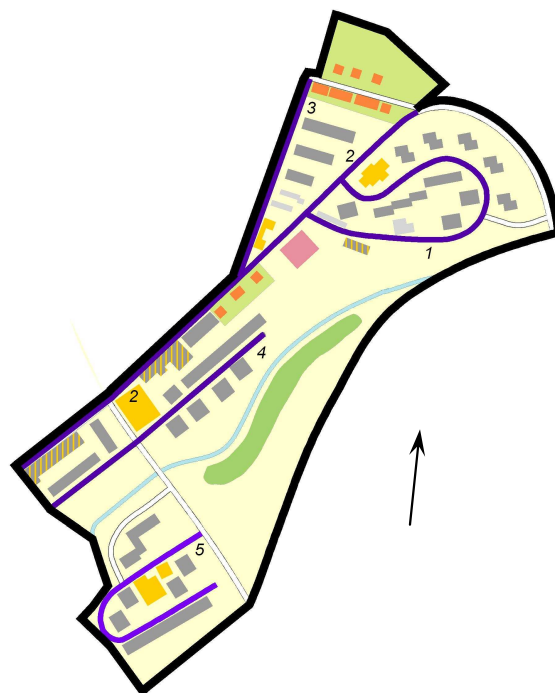
Zdroj: Policie ČR

Mapa č. 9 - Případy spáchané v oblasti U nemocnice v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

**Ulice se zaznamenanými případy**

- 1 – ulice Sídliště 1.Máje
- 2 – ulice Lidická
- 3 – ulice Mudr. Karla Hradeckého
- 4 – ulice Mlýnská
- 5 – ulice Tržní

0 400 m  
1:12 000



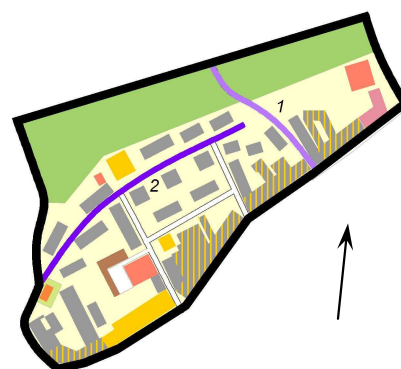
Zdroj: Policie ČR

Mapa č. 10 - Případy spáchané v oblasti Pod parkem v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

**Ulice se zaznamenanými případy**

- 1 – ulice Sokolovská
- 2 – ulice Čelakovského

0 400 m  
1:12 000

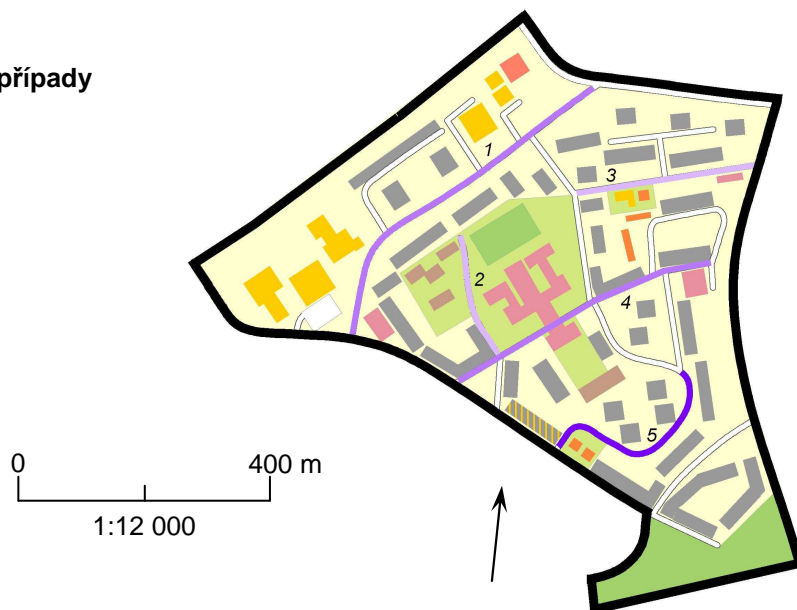


Zdroj: Policie ČR

Mapa č. 11 - Případy spáchané v SV části Nových Strakonic a sídlišti Na Ohradě  
v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

**Ulice se zaznamenanými případy**

- 1 – ulice Na Ohradě
- 2 – ulice Školní
- 3 – ulice Hejdukova
- 4 – ulice Dukelská
- 5 – ulice Stavbařů



Zdroj: Policie ČR

Poslední zónu představují (5) okolí průmyslových areálů na okraji města. K této zóně je připojena skupina parkovišť před obchodními domy a supermarkety. Důvodem pro připojení, že se tyto oblasti nacházejí v oblastech nebytového využití, dochází zde tedy k nočnímu vylidnění. První skupinu tvoří parkoviště před obchodními domy, kde se soustřeďují automobily výhradně přes den, kdy lidé jezdí nakupovat. Zvyšuje se koncentrace automobilů i možných příležitostí. Rovněž zde panuje anonymita, odcizení a nezájem k okolnímu prostředí. Druhá skupina ulic nacházejících se v obklopení průmyslových areálů se potýká s podobnými problémy. Oblasti bez zájmu, spojeny s anonymitou a chybějící ochranou, neboť průmyslové areály bývají zpravidla ohraničeny a monitorovány vlastními průmyslovými kamerami. Celkově v této skupině bylo spácháno 27 případů (9 krádeží a 18 vloupání), což představuje 22,5 % z celkového počtu případů viz příloha č. 4.

#### 4.1.2 Časový výskyt případů v jednotlivých oblastech

Tato část práce je zaměřena na sledování časového výskytu krádeží automobilů a vloupání do automobilů ve vymezených zónách. Zaznamenané případy jsou rozděleny do dvou časových intervalů. První interval představuje denní hodiny mezi šestou hodinou ranní a desátou hodinou večerní. Druhý interval zahrnuje časové období mezi desátou hodinou večerní a šestou hodinou ranní. Hypotéza vztahující se k této

části práce je, že krádeže a vloupání v denních hodinách budou nejvíce soustředěné v centru města a na parkovištích před obchodními domy, zatímco krádeže a vloupání v nočních hodinách se budou nejčastěji na sídlištích a v okolí průmyslových areálů. Z celkového počtu 120 zaznamenaných případů krádeží a vloupání bylo 42 spácháno v denních, 74 v nočních hodinách u 4 případů se jednalo o delší časový úsek mezi posledním kontaktem majitele s automobilem a časem nahlášení případu policii, proto jsem tyto případy označil hvězdičkou.

Z 42 případů spáchaných přes den bylo nejvíce případů spácháno na sídlištích a jejich přilehlém okolí 17. Druhé místo představují průmyslové areály a obchodních domy - 14, což v součtu představuje téměř  $\frac{3}{4}$  z celkového počtu 42 zaznamenaných případů v denních hodinách. Ulice, ve kterých došlo ke spáchání případů v denních hodinách, se nacházejí v blízkosti rušných ulic, na jejich tzv. „odvrácené straně“, zpravidla jsou kryté určitou bariérou, kterou nejčastěji představuje souvislá zástavba činžovních domů. Dalším důležitým znakem těchto ulic je možnost úniku do méně přehledného nezastavěného prostranství s vegetací, které umožňuje přerušování vizuálního kontaktu mezi pachatelem a možnou ochranou. Toto prostředí nejčastěji představují parky, lesoparky či neuspořádaná zástavba domů, jež je právě charakteristická pro sídliště. Nižší frekventovanost lidí, absence kamerového systému a vysoká koncentrace automobilů jsou dalšími společnými znaky. Druhou skupinu tvoří parkoviště před obchodními domy a specializovanými obchody nacházející se dále od obytných zón na okraji města. Taková parkoviště jsou například u prodejen aut, zahradní techniky či benzinových pump. Součástí této skupiny jsou i ulice, jejichž zástavba je tvořena průmyslovými budovami, jako jsou závodní haly nebo sklady. V této skupině bylo spácháno přes den 14 případů, z toho 10 na parkovištích před obchodními domy a specializovanými firmami, kde je maximální pochyb obyvatelstva i automobilů právě v denních hodinách.

V nočních hodinách bylo spácháno 74 případů z nich  $\frac{3}{4}$  (56) připadají na sídliště, obchodní domy a průmyslové areály. Přestože v denních hodinách byla situace poměrně vyrovnaná, v nočních hodinách výrazně dominují sídliště, a to s 46 případy, což představuje 62 % z celkového počtu případů spáchaných v nočních hodinách. Oblasti tedy mají podobnou charakteristiku, avšak výraznou roli sehrává tma, která ještě více zhoršuje viditelnost. Záleží pak na veřejném osvětlení, které však je v určitých místech sídliště nefunkční např. na sídlišti 1. Máje. V nočních hodinách se automobily koncentrují co nejblíže domů majitelů, což způsobuje přehluštění sídlišť

automobily. Dochází zde ke spojení maximálního počtu příležitostí, které jsou umocněny okolním prostředím, jež vytváří ideální podmínky pro krádeže automobilů a vloupání do nich.

Tabulka č. 5 – Počet případů spáchaných v jednotlivých zónách v denních a nočních hodinách v období od 31.3 2006 do 30.6. 2008

<b>zóna, oblast</b>	<b>celkový počet případů</b>	<b>z toho spáchaných přes den</b>	<b>z toho spáchaných přes noc</b>
<b>historické centrum</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>4</b>
<b>oblasti aktivit z kapitalistického období</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>9</b>
<b>rodinné domky</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>sídlště</b>	<b>64*</b>	<b>17</b>	<b>46</b>
<b>průmyslové areály a parkoviště OD</b>	<b>28***</b>	<b>14</b>	<b>10</b>
parkoviště OD	11	10	1
areály	14	5	9
<b>celkem</b>	<b>120</b>	<b>42</b>	<b>74</b>

\* případy s delším časovým úsekem

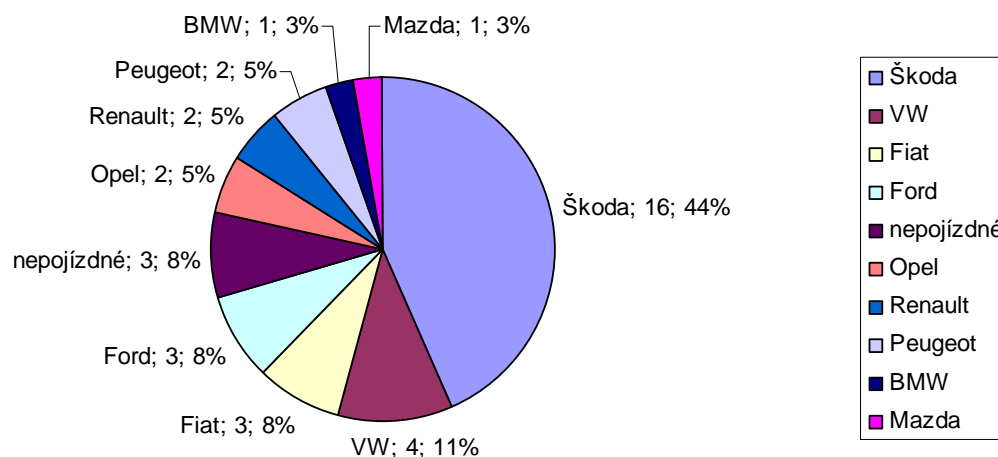
zdroj: Policie ČR

#### 4.1.3 Cíle krádeží a vloupání

Poslední částí této kapitoly je hodnocení krádeží automobilů a předmětů odcizených z automobilů, respektive které typy automobilů a jaké předměty jsou z automobilů nejčastěji kradeny. K odcizeným předmětům se váže druhá část, která se zabývá složením odcizených věcí v denních a nočních hodinách.

Nejčastěji kradenými automobily jsou vozy tovární značky Škoda, viz graf č. 2 . Připadá na ně 16 z 37 případů, což představuje 44 %. Ostatních 21 případů je rovnoměrně rozděleno mezi ostatní tovární značky. Prvenství škodovek není žádným překvapením, neboť se jedná o tuzemskou značku, která je nejrozšířenější a zároveň jistě také nejznámější mezi zloději aut. Podobně tomu je i na celorepublikové dle statistik Policie ČR.

Graf č. 2 – Nejčastěji kradené typy vozidel ve Strakonících v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

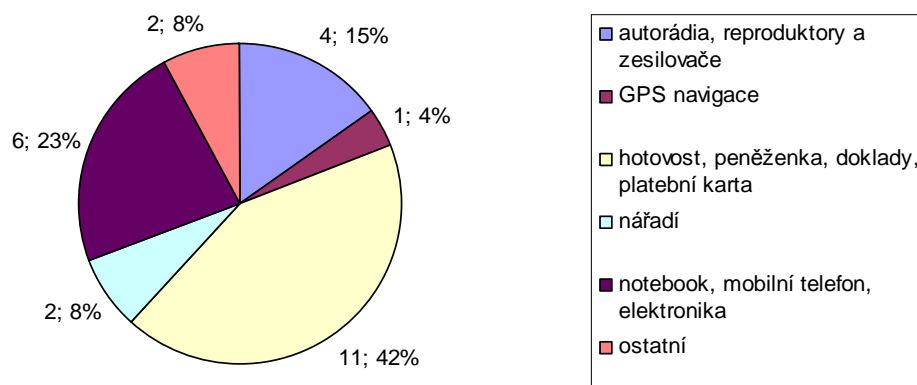


Zdroj: Policie ČR

Součástí této části práce je i výzkum týkající se předmětů kradených z automobilů. Výzkumnou otázkou je, zda existuje rozdíl mezi druhem kradených věcí v denních a nočních hodinách. Z grafů č. 3 a 4 vidíme jasné rozdíly mezi předměty kradenými v denních a nočních hodinách. V denních hodinách došlo ke krádeži 26 předmětů, ve kterých dominují příruční tašky a batohy, zpravidla obsahující peněženky s hotovostí, doklady a platebními kartami. Tato skupina obsahuje 11 případů, což představuje 42 %. Na druhém místě se umístila skupina zahrnující cennější elektroniku, jako jsou notebooky, mobilní telefony, videokamery a fotoaparáty s 6 případy, což představuje 23 % z celkového počtu. Nočních krádeží pak bylo evidováno 53. Z kradených předmětů dominují autorádia, reproduktory a zesilovače, které byly zaznamenány v 32 případech, což představuje 60 % všech nočních krádeží. Se 7 případy pak druhé místo obsadily GPS navigace, následované mobilními telefony, notebooky a elektronikou. Možné vysvětlení předmětů kradených v denních a nočních hodinách představuje vazba těchto předmětů k majitelům či spolujezdcům osobních automobilů. Lidé si přes den s sebou nosí nejčastěji příruční zavazadla (batohy, kufříky nebo kabelky), které často ponechávají v automobilech v domněnku, že přes uzamčené dveře není možné jejich odcizení, avšak opak často bývá pravdou. Noční krádeže zaměřené na autorádia a GPS navigace představuje těžko řešitelný problém, neboť se

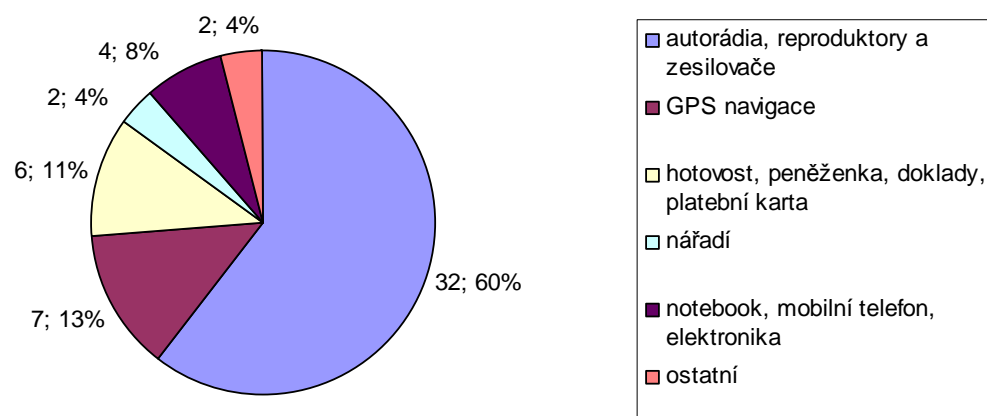
jedná o stálou výbavu automobilů, kterou lidé nepotřebují a nevyužívají tak často jako zmíněnou elektroniku či peněženky.

Graf č. 3 – Složení předmětů odcizených v denních hodinách ve Strakonících v období od 31.3. 2006 do 30.6.2008



Zdroj: Police ČR

Graf č. 4 – Složení předmětů odcizených v nočních hodinách ve Strakonících v období od 31.3. 2006 do 30.6.2008



Zdroj: Policie ČR



## 5. Diskuse a závěr

K hodnocení rozmístění kriminality ve městě Strakonice byla použita data policie ČR, která eviduje případy krádeží a vloupání automobilů za jednotlivé ulice. Město pak bylo rozděleno na základě oblastí typických pro postsocialistické město. Tedy na (1) historické jádro, (2) oblast bydlení, obchodních a průmyslových aktivit z kapitalistického období, k této kategorii byly připojeny oblasti, ve kterých došlo k promísení těchto budov se socialistickou zástavbou, (3) oblast rodinných domků, (4) sídliště pocházející ze socialistického období a (5) oblast parkovišť u obchodních domů, specializovaných firem a ulic, které se nacházejí v průmyslových oblastech v nacházející se na okraji města.

Cílem bylo zhodnocení rozmístění specifického druhu kriminality (krádeže automobilů a vloupání do automobilů) ve městě Strakonice. Výzkumné otázky se týkaly časoprostorového rozmístění kriminality a také cílů pachatelů. První výzkumná otázka se týkala prostorového rozmístění kriminality a nalezení oblastí s jejím nejvyšším výskytem. Hypotéza vázající se k této výzkumné otázce měla za předpoklad, že nejvíce případů bude zaznamenáno na sídlištích. Na sídlištích bylo zaznamenáno 64 případů což tvoří 53,3 % z celkového počtu 120 případů. Očekáváním byl alespoň 70% podíl, přesto přijímám hypotézu, že sídliště představují v rámci městského prostředí nejrizikovější oblasti, neboť sídliště jsou velmi charakteristická svým prostorovým uspořádáním. Zároveň také koncentrují nejvíce obyvatelstva a automobilů ve městě, tudíž se zde nachází velký počet příležitostí pro páchaní zkoumaného druhu kriminality. Za zmínku rovněž stojí oblasti průmyslových areálů a parkoviště před obchodními domy, protože v těchto oblastech bylo zaznamenáno 28 případů, což tvoří 23,3 % z celkového počtu 120, což představuje druhou nejrizikovější oblast. Příčinami může být koncentrace lidí v denních hodinách na parkovištích před obchodními domy a také vylidnění oblastí v okolí průmyslových areálů. Časové rozložení kriminality bylo zkoumáno v další části práce. Výzkumné otázky se vztahovaly ke sledování případů spáchaných v jednotlivých zónách v denních nebo nočních hodinách. Hypotéza vázající se k této části předpokládala, že v denních hodinách bude nejvíce případů spácháno v centru města a na parkovištích před obchodními domy, neboť tato místa představují nejfrekventovanější oblasti v denních hodinách, zatímco v nočních hodinách se nechá předpokládat výskyt vyššího počtu případů na sídlištích a v okolí průmyslových areálů, protože automobily zpravidla lidé

parkují na noc v místech svého bydliště. Tuto hypotézu zamítám, neboť z celkového počtu 42 případů zaznamenaných v denních hodinách bylo 17 zaznamenáno na sídlištích a 14 v okolí průmyslových areálů a obchodních domů. Při bližším zaměření na jednotlivé oblasti docházím k závěru, že krádeže v denních hodinách jsou soustředěny v oblastech nacházejících se v blízkosti frekventovaných ulic. Druhou část hypotézy přijímám, protože ze 74 případů bylo 56 spácháno právě v těchto oblastech, což představuje 75 %. Třetí výzkumnou otázkou je jaké typy automobilů jsou nejčastějším terčem zlodějů a jaké předměty jsou nejčastěji kradeny v denních a nočních hodinách. K této části jsem již nepřipojoval žádnou hypotézu. Nejčastěji kradeným automobilem jsou vozy tovární značky Škoda (16 vozidel z celkového počtu 37 odcizených). Nejčastěji kradené předměty v denních hodinách jsou příruční zavazadla (batohy, kufříky, kabelky), ve kterých lidé často nosí hotovost, doklady a platební karty. Dalším oblíbeným cílem zlodějů je elektronika (fotoaparáty, videokamery, notebooky). V nočních hodinách pak převládají krádeže autorádií a GPS navigací. Vysvětlením může být, že autorádia a navigace jsou trvalou výbavou vozidla, proto mnoho lidí ponechává tyto předměty v autě i přes noc.

Krádeže automobilů a vloupání do automobilů jsou specifickým druhem majetkové trestné činnosti. Tento druh kriminality je celosvětově rozšířený a týká se všech oblastí, ve kterých jsou automobily koncentrovány. Bezesporu jako ostatní druhy kriminality má i tento druh velmi podstatnou vazbu k prostředí, ve kterém se odehrává. V rámci městského prostředí však nabývá nepravidelného rozmístění, zejména do oblastí, ve kterých se soustřeďuje vyšší počet automobilů. Tato koncentrace se během dne neustále mění, neboť automobily se staly nedílnou součástí lidského života. Proto například před obchodními domy a v centru města dochází k zvýšenému výskytu automobilů, neboť v denních hodinách jezdí lidé do zaměstnání či za nákupy. Naproti tomu v nočních hodinách se automobily nacházejí v blízkosti bydlišť jejich majitelů. Přítomnost určitého počtu automobilů má základní předpoklad pro páchaní trestné činnosti s nimi spojených, avšak jsou další faktory ovlivňující zvýšený počet případů. Mezi tyto faktory patří zejména bezprostřední okolí, které je navrženo většinou dle určitého architektonického plánu. Toto okolí může často uspořádáním svých prvků vytvářet vhodné prostředí pro páchaní trestné činnosti. Přičemž hodnocením je rozhled v okolí, teritorialita neboli vztah ke svému bezprostřednímu okolí, celková image ovlivňující chování lidí, či navozující pocit strachu nebo bezpečí. Při hodnocení těchto faktorů dospívám k závěru, že v rámci města je tento druh kriminality soustředěn právě

na sídliště. Samozřejmě že příčinou kriminality není jen nejbližší prostředí možného cíle, nýbrž i vyskytující se příležitost za absence určitého druhu ochrany. Právě sídliště se potýkají s anonymitou, způsobenou velkým počtem obyvatel. Tudíž zde téměř nefunguje tzv. sousedská kontrola, která je například typická pro venkovské oblasti. Právě výše zmíněné předpoklady získané z prevence kriminality prostřednictvím návrhu okolí a teorie běžných aktivit shledávám jako hlavní příčiny zkoumaného druhu kriminality ve městě Strakonice. V práci jsem se věnoval i teorii sociální dezorganizace, neboť sociální prostředí rovněž hraje významnou roli. Avšak je třeba zdůraznit, že krádeže automobilů a vloupání do nich jsou natolik specifickým druhem kriminality, že v prostředí 23 tisícového města je obtížné sledovat určité rozsáhlé sociálně dezorganizované čtvrtě vyznačující se rasovou či etnickou heterogenitou nebo nižším sociálním statusem, jež jsou typické pro výzkumy prováděné v severoamerických velkoměstech. Sociálně dezorganizované oblasti v našich podmínkách mohou být představeny právě v podobě nejproblémovějších oblastí tedy sídlišť. Společenské a politické transformační procesy mohou mít také významný vliv na utváření dezorganizovaného prostředí, neboť podobně tomu bylo ve Spojených státech na počátku 20. století. Přesto lze vysledovat několik společných, obzvláště pro sídliště charakteristických znaků, které mohou poukazovat na to, že právě sídliště mohou být sociálně dezorganizované oblasti v postsocialistických zemích. Některými obecnými znaky mohou být např. vysoká migrace obyvatel v rámci města. Bohatší lidé zpravidla opouštějí sídliště a stěhují se do okrajových částí města do rodinných domků. Nově příchozí lidé například z venkova se často stěhují právě na sídliště, neboť byty na sídlištích představují nejlevnější bydlení v rámci města, zejména pak na okrajových sídlištích. Sídliště by jistě zasloužila hlubší výzkum související s jejich možnou sociální dezorganizací.

## 6. Seznam literatury a zdrojů

### 6.1 Seznam literatury

BURGESS, E. (1930): The value of sociological community studies for the work of social agencies [online]. Social forces, 8, č. 4, s. 481-491.

Dostupné na < <http://www.jstor.org/stable/2570359> > [17.6. 2008].

BURSIK, R., WEBB, J. (1982): Community change and patterns of delinquency [online]. The American journal of sociology, 88, č.1, s. 24-42.

Dostupné na < <http://www.jstor.org/stable/2779402> > [18.6. 2008].

BURSIK, R. (1987): Extracommunity dynamics and the ecology of delinquency [online]. The American journal of sociology, 92, č. 4, s. 775-787.

Dostupné na < <http://www.jstor.org/stable/2780038> > [18.6. 2008].

CAHILL, M. (2005): Geographies of urban crime: An intraurban study of crime in Nashville, TN; Portland, OR; and Tucson, AZ [online]. The university of Arizona, Tucson, 197 s. Dostupné na < <http://www.ncjrs.gov/pdffiles1/nij/grants/209263.pdf> > [18.6. 2008].

COHEN, L., FELSON, M. (1979): Social change and crime rate trends: A routine activity approach [online]. American sociological review, 44, č. 4, s. 588-608.

Dostupné na < <http://www.jstor.org/stable/2094589> > [18.6. 2008].

EVANS, D., HERBERT, D. (1989): The geography of crime. Routledge, London, 360 s.

FELSON, M., CLARKE, R. (1998): Opportunity makes the thief [online]. Dostupné na < <http://www.homeoffice.gov.uk/rds/prgpdfs/fprs98.pdf> > [13.6. 2008].

FLEMING, Z., BRANTINGHAM, P., BRANTINGHAM, P. (2007): Exploring auto theft in British Columbia [online]. Dostupné na

< [http://www.popcenter.org/library/crimeprevention/volume\\_03/02\\_fleming.pdf](http://www.popcenter.org/library/crimeprevention/volume_03/02_fleming.pdf) > [19.7. 2008].

GANNON, T., MORENOFF, J. SAMPSON, R. (2002): Neighborhood effects: social processes and new direction in research [online]. Annual review of sociology, 28, s.

443-478. Dostupné na < <http://www.jstor.org/stable/3069249> > [19.6. 2008].

GAINEY, R., SUN, I., TRIPLETT, R. (2004): Neighborhood characteristics and crime: A test of Sampson and Groves' model of social disorganization [online]. Western criminology review, 5, č. 1, s. 1-16.

Dostupné na < <http://wcr.sonoma.edu/v5n1/manuscripts/sun.pdf> > [17.6. 2008].

General Guidelines For Designing Safer Communities (2000): Crime Prevention Through Environmental Design [online]. Dostupné na < <http://www.humanics-es.com/cpted.pdf> > [14.6. 2008].

HAMILTON, E. (1976): Spatial Structure in East European Cities. In The Socialist City. Spatial Structure and Urban Policy. French, R. A., Hamilton, E.(ed.), vyd. 1., John Wiley & Sons, New York, s. 195-262.

HERBERT, D., SMITH, D. (1979): Social problems and the city. Oxford university press, Oxford, 271 s.

JACKSON, P. (1984): Social disorganization and moral order in the city [online]. Transactions of the Institute of British Geographers , New Series, 9, č. 2, s. 168-180. Dostupné na < <http://www.jstor.org/stable/622167> > [14.6. 2008].

JANOWITZ (1975): Sociological theory and social kontrol [online]. The American journal of sociology, 81, č.1. s. 82-108. Dostupné na < <http://www.jstor.org/stable/2777055> > [14.6. 2008].

KLIMEŠ, L. (2002): Slovník cizích slov. 6., přepracované. a doplněné vydání. Praha SPN, 2002, 862 s.

KNOX, P., PINCH, S. (2000): Urban social geography. 4. vydání. Pearson education limited, Harlow, 479 s.

KUBRIN, CH., WEITZER, R. (2003): New directions in social disorganization theory [online]. Journal of research in crime and delinquency, 40, č. 4, s. 374-402. Dostupné na < <http://www.ingentaconnect.com/content/sage/j277/2003/00000040/00000004/art00002> > [14.6. 2008].

MOUDON, A.V. (1997): Urban morphology as an emerging interdisciplinary field [online]. Dostupné na < <http://odur.let.rug.nl/ekoster/isuf2/pdf/moudon011997.pdf> > [14.6. 2008].

NEWMAN, O. (1996): Creating defensible space [online]. Dostupné na

< <http://www.humanics-es.com/defensible-space.pdf> > [15.6. 2008].

OUŘEDNÍČEK, M. (2001): Model prostorové struktury průmyslového města. Pracovní text ke kurzu Urbanizace a vývoj měst [online]. Dostupné na < <http://www.natur.cuni.cz/~slamak/uvn/textuvn.html#1> > [15.6. 2008].

ROSE, D. (2000): Social disorganization and parochial control: Religious institutions and their communities [online]. Sociological forum, 15, č. 2, s. 339-358. Dostupné na < <http://www.jstor.org/stable/684819> > [15.6. 2008].

ŘEHOŘ, J. (2007): Základy kriminologie – pracovní text. [online]. Dostupný na < [http://www.zsf.jcu.cz/struktura/katedry/radio/informace-pro-studenty/ucebni\\_texty/ochrana-obyvательства-se-zamerenim-na-cbrne-aplikovana-radiobiologie-a-toxikologie-krizova-radiobiologie-a-toxikologie/zaklady-kriminologie.doc/view](http://www.zsf.jcu.cz/struktura/katedry/radio/informace-pro-studenty/ucebni_texty/ochrana-obyvательства-se-zamerenim-na-cbrne-aplikovana-radiobiologie-a-toxikologie-krizova-radiobiologie-a-toxikologie/zaklady-kriminologie.doc/view) > [15.6. 2008].

SÝKORA, L. (1993): Teoretické přístupy ke studiu města, in: Sýkora, L. (ed): Teoretické přístupy a vybrané problémy v současné geografii, Praha: PŘF UK, s. 64-100.

SÝKORA, L. (2001): Klasifikace změn v prostorové struktuře postkomunistických měst. Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae Universitatis Prešovensis - Folia Geographica XXXV (4), s. 194-205.

SÝKORA, L., TEMELOVÁ, J. a spol. (2004): Možnosti využití územního plánování pro prevenci prostorové segregace [online]. Pracovní materiál k projektu MMR, Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje a Centrum pro výzkum měst a regionů, Praha. Dostupné na < [http://web.natur.cuni.cz/cvmr/download/Segregace\\_studieMMR.pdf](http://web.natur.cuni.cz/cvmr/download/Segregace_studieMMR.pdf) > [15.6. 2008].

TAYLOR, B. (1996): Neighborhood response to disorder and local attachments: The systemic model of attachment, social disorganization, and neighborhood use value [online]. Sociological forum, 11, č. 1, s. 41-74.

Dostupný na < <http://www.jstor.org/stable/684951> > [19.6. 2008].

## 6.2 seznam zdrojů

IRSO, Registr sčítacích budov Českého statistického úřadu:  
<http://registry.czso.cz/irso/budhle.jsp>

Mapa města Strakonice, PLANstudio 2004

The geography of transport systems: <http://people.hofstra.edu/geotrans>

## 7. Seznam příloh

Příloha č. 1 – Mapa města Strakonice

Příloha č. 2 – Legenda pro mapové přílohy

Příloha č. 3 – Mapa vymezených zón ve Strakonicích

Příloha č. 4 – Případy spáchané v okolí průmyslových areálů a na parkovištích před OD  
v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008

Příloha č. 5 – ulice Dr. Jiřího Fífky

Příloha č. 6 – ulice Chelčického

Příloha č. 7 – Velké náměstí

Příloha č. 8 – ulice sídliště 1. Máje

Příloha č. 9 – ulice Mlýnská










Příloha č. 1 – Mapa města Strakonice



Zdroj: upraveno dle mapy města Strakonice 2004 (PLANstudio)

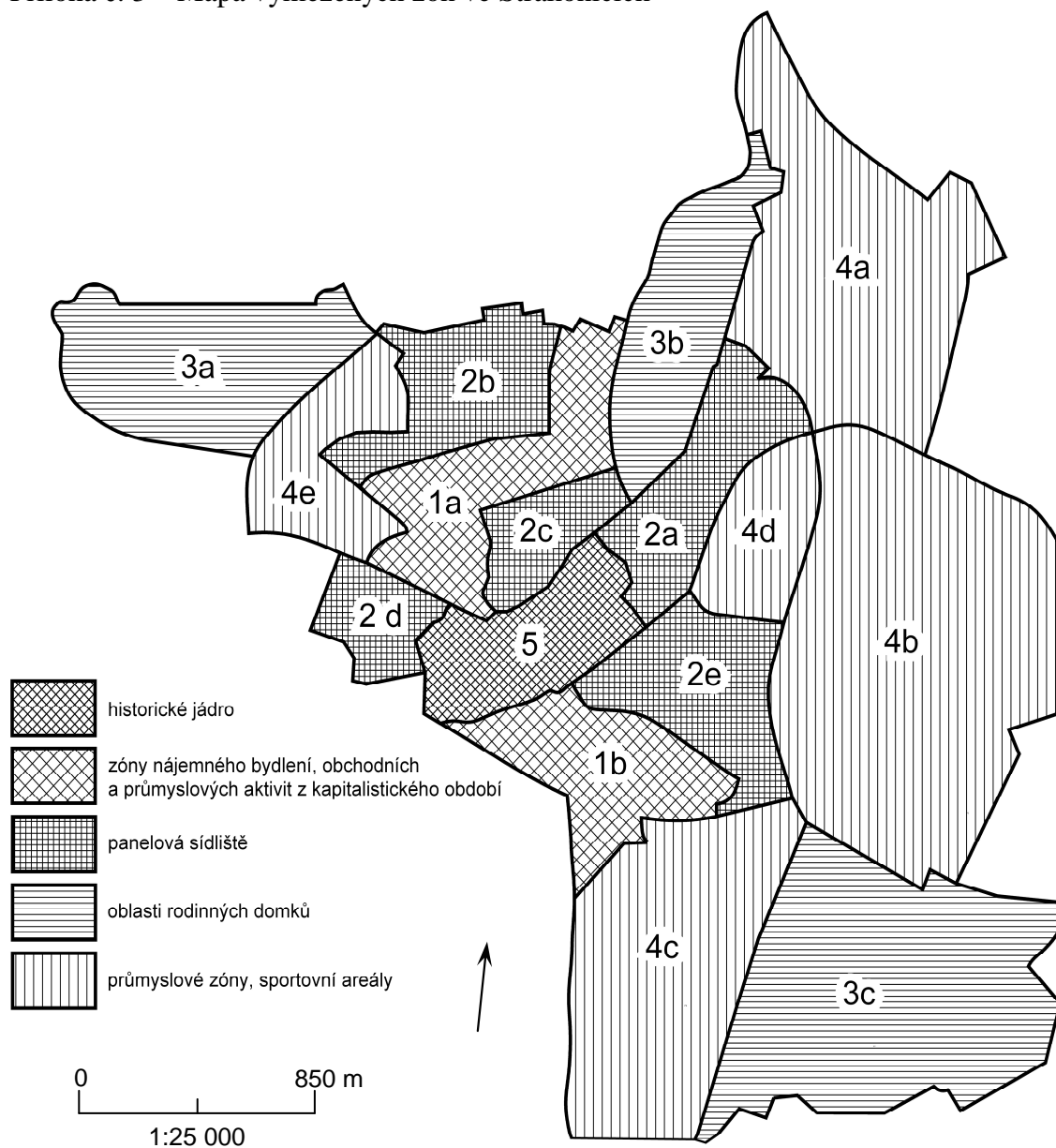


## Příloha č. 2 – Legenda pro mapové přílohy

	privátní plochy
	veřejná prostranství
	průmyslové areály
	lesoparky, parky
	rodinné domky, vilky, řadové domky
	panelové domy, činžovní domy
	vzdělávací zařízení
	průmyslové budovy, sklady
	budovy se sportovním, kulturním a volnočasovým využitím
	centra služeb
	smíšené budovy (služby + bytové funkce)
	případy spáchané v okolí průmyslových areálů
	v ulici byl zaznamenán 1. případ
	v ulici byly zaznamenány 2. případy
	v ulici byly zaznamenány 3 případy
	v ulici bylo zaznamenáno 4 a více případů
	případy spáchané na parkovištích

**Poznámka:** legenda nebyla přikládána ke každé mapě, neboť je poměrně náročná na prostor

Příloha č. 3 – Mapa vymezených zón ve Strakonicích



Zdroj: upraveno dle mapy města Strakonice 2004 (PLANstudio)

**Poznámka:** 1a – Nad parkem, 1b – Barvínkov a JZ Nových Strakonic, 2a – U nemocnice, 2b – U stadionu, 2c – Pod parkem, 2d – sídliště Mír (Na Podskalí), 2e – sídliště na Ohradě a SV část Nových Strakonic, 3a – Na sídlišti, 3b – Na Radomyšlské, 3c – Přední Ptákovice, 4a – Průmyslový obvod II, 4b – Průmyslový obvod I, 4c – Mezi tratěmi, 4d – Na Křemelce, 4e – Jezárka

Příloha č. 4 – Případy spáchané v okolí průmyslových areálů a na parkovištích před OD  
v období od 31.3. 2006 do 30.6. 2008



Zdroj: Policie ČR

#### Ulice se zaznamenanými případy

1 – ulice Tovární, 2 – parkoviště OD Coop, 3 – průmyslový areál ZNN, 4 – parkoviště ČZ Strakonice, 5 – ulice Nádražní, 6 – ulice Textiláků, 7 – ulice Dopravní, 8 – parkoviště OD Billa, 9 – parkoviště u zimního stadionu, 10 – parkoviště před auto Šrachta, 11 – parkoviště před plaveckým stadionem, 12 – ulice Za pilou, 13 – parkoviště před autoservisem, 14 – parkoviště před OD Kaufland, 15 – parkoviště před OD Penny market, 16 – autobazar, 17 – ulice U Blatského rybníka

**Poznámka:** případy jsou vedeny pouze červenou barvou, již není rozlišován počet případů, kvůli čitelnosti mapy



Příloha č. 5 – ulice Dr. Jiřího Fífky



Zdroj: foto autora

Příloha č. 6 – ulice Chelčického



Zdroj: foto autora



## Příloha č. 7 - Velké náměstí



Zdroj: foto autora

## Příloha č. 8 – ulice sídliště 1. Máje



Zdroj: foto autora

Příloha č. 9 – ulice Mlýnská



Zdroj: foto autora